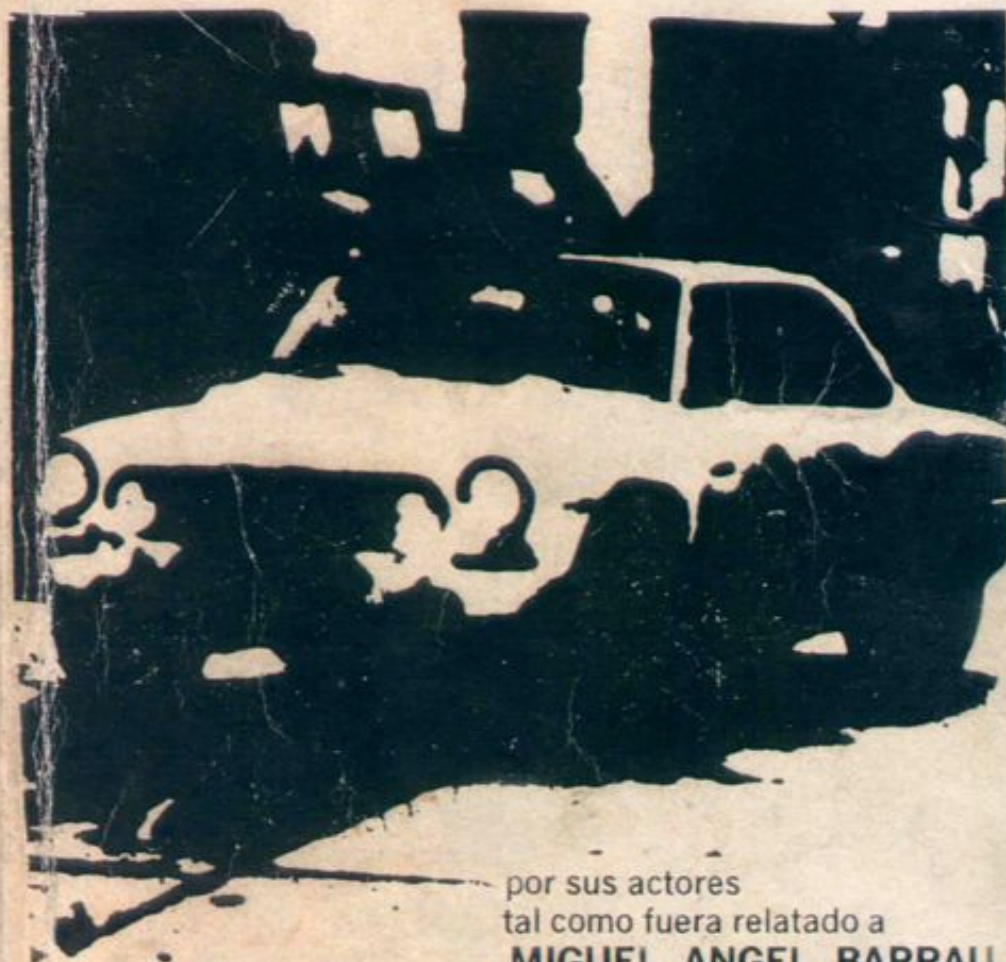


84 HORAS DE NURBURGRING



por sus actores
tal como fuera relatado a
MIGUEL ANGEL BARRAU

MISION ARGENTINA

Colección

SUCESOS DEPORTIVOS

*

Editorial SUCESO S.R.L.

La editora del libro periodístico

Alsina 971 – 4º Piso – Buenos Aires

MISIÓN ARGENTINA

Por sus actores, tal como fuera relatado a **MIGUEL ANGEL BARRAU**

Y la especial colaboración de los periodistas:

Roberto Carozzo, Miguel Angel Merlo,

José T. Oneto y Alfredo Parga.

Asistentes Editoriales:

Carlos Agustín y Santiago Hileret.

“Y porque todos somos argentinos, es que toda nuestra fé, todo nuestro entusiasmo, se concentra en los colores de nuestra bandera y en estas palabras: INDUSTRIA ARGENTINA, que como única insignia lucen esos coches que llevan a Europa nuestra gran esperanza.”

Juan Manuel Fangio

Instituciones y empresas que

hicieron posible la **MISIÓN ARGENTINA**:

Secretaría General de la Presidencia de la Nación, Secretaría de Estado de Difusión y Turismo, Aerolíneas Argentinas, Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, Bardahl, Bosch, “Clarín”, “El Gráfico”, ELMA, Fric-Rot, Hoesch Argentina, Ika Renault, Ruedas Argentinas, “La Razón”, Transax, Wobron e YPF.

MISIÓN ARGENTINA

Director de equipo: Juan Manuel Fangio

Asesor de Relaciones Públicas: Tibor Teleki

Coordinador General: Carlos Lobbosco

Jefe Técnico: Oreste Berta

Médico: doctor Lino de las Heras

Pilotos: señores Copello, Cupeiro, Di Palma, Fangio, Franco, Galbato, García Veiga, Rodríguez Canedo, Rodríguez Larreta y Perkins.

Mecánicos: señores Andreu, Batelli, Casarín, Comari, Cordero, Diez, Giaccone, Huerta, Macagno, Sainz, San Feliú, Zadaglia y Zurita.

EN LA MISIÓN DE UNA SOLA BANDERA

Los habíamos visto convivir, unidos, muchas vicisitudes del automovilismo argentino. Sin embargo, nunca habían trabajado —todos juntos— al servicio de una misma transmisión. Las competencias de Turismo Carretera, en las rutas, y más tarde las de Sport Prototipos, en los autódromos, vieron sumar nombres, siglas y slogans al conjunto de elementos, personas y circunstancias que hacen una carrera.

Así fue como “Carburando”, “Vértigo”, “Emoción en las Rutas”, “D’Agostino Deportes”, “Motor y Camino”, “Impactos Deportivos”, “Automovilismo en Órbita” y todas las organizaciones en las que se desarrollan su labor los periodistas radiales de automovilismo, afiliados a A.P.R.A., fueron y son —en gran medida— importante medio para que el automovilismo argentino alcanzara el nivel de difusión que disfruta.

A.P.R.A. también estuvo presente en la Misión Argentina. Como una familia, con un cometido. Hubo quienes viajaron a Alemania y también quienes debieron permanecer en Buenos Aires. Unos y otros, y el país entero —porque el país entero fue audiencia— estuvieron comunicados mediante una sola onda, Radio El Mundo, y una sigla, A.P.R.A.

Y entonces Alberto Hugo Cando, de “Vértigo”, compartió el micrófono con Isidro González Longhi, de “Carburando” y en la común labor y onda se alternaron las voces de José Ayi, de “Motor y Camino”, la de Eduardo Pérez Trigás, de “Emoción en las Rutas”, a las que se sumaron su experiencia y profesión de Luis Elías Sojit y Eduardo Emilio D’Agostino, y su idoneidad para la tarea de Luis López Castagnous, Osvaldo Ochoa y Rolando García. Y los profesionales de Córdoba se sumaron a los de Buenos Aires, y todos recibieron el indiscutido aporte del

periodismo de Mendoza, Bahía Blanca y San Juan. Y todos, que muchas vicisitudes del automovilismo argentino habían convivido, trabajaron —esta vez juntos— en la misión de una sola bandera.

NÓMINA DE LOS INTEGRANTES DE A.P.R.A. QUE INTERVINIERON EN BUENOS AIRES EN LA TRANSMISIÓN RADIAL DE “LA MARATÓN DE LA RUTA”

Carlos Horacio Alfonso – Julián Osvaldo Aguilar – Antonio Barrio – Carlos Héctor Bodratti – Pedro Juan Begue – Julio Cottini – Hugo Néstor Casucho – Néstor Jorge Carbia – Oscar Enrique De Rosa – Roberto Víctor Drab – Alfredo Luis Diéguez – Jorge Drago – Roberto Eguía – Oscar Héctor Frutos – Juan Alberto Fava – Roberto Atilio Fossati – Toni Ferrando – Eduardo Jorge González Rouco – Omar Gualberto Gabrieli – Alberto Francia Gagliardi – José Goldszmid – Pedro Heredia – Alberto Oscar Juárez – Eduardo Lenczner – Luis Humberto Leoni – Carlos Alberto Legnani – José Humberto Longo – Enrique Antonio Moltoni – Armando Héctor Navone – Leo Roy – Alberto Eduardo Romero – Isidro Sojit – José Maria Safra – Julio César Ubiría – Emilio Alberto Vencelblat – Jacinto Zaragozi – Carlos Luis Giri – Máximo J. Kolble.

NÓMINA DE LOS INTEGRANTES DE A.P.R.A. QUE VIAJARON A NÜRBURGRING PARA LA “MARATÓN DE LA RUTA”

José Ayi – Miguel Angel Barrau – Alberto Hugo Cando – Eduardo Emilio D’Agostino – Rolando García – Isidro González Longhi – Luis Enrique López Castagnous – Osvaldo José Ochoa – Eduardo Pérez Trigás – Jorge Rocher – Luis Elías Sojit – Roberto Oscar Bo – José Antonio Calabrese – Luis Garcia del Soto – Anselmo Nicolás Lamarque – Guillermo Julio Macchione – Norberto Darío Rinaldi – Carlos Alberto Rodríguez.

A todos.

A quienes ejercitaron la virtud de encontrar, en el proyecto, una simiente.

A quienes supieron regarla con su aliento.

A aquellos que, en un comienzo, sólo se animaron a dialogar en voz baja con la idea, como si toda exteriorización —más allá del susurro— hubiera podido encarnar la personificación de una insolencia.

A quienes supieron asumir la responsabilidad y no intimidó el riesgo.

A los orígenes del apoyo y a las fuentes del esfuerzo.

A cuantos dejaron de lado compromisos e intereses para sumarse, en aporte y prestigio, a la calidez de una esperanza.

M.A.B.

INTRODUCCIÓN

Durante el viaje de regreso fui poca compañía para un ocasional acompañante. Acabábamos de dejar la alegre camaradería que caracterizó el homenaje que, en el Club Y.P.F., se había llevado a cabo en honor de los integrantes de la Misión Argentina, cuando una muy pequeña mariposa, inquieta como pocas, dio en revolotear por las circunvalaciones de mi cerebro. Me arrellané en el asiento del automóvil mientras otorgaba al etéreo, alado animalejo, la oportunidad de transformarse en idea.

Atrás quedó el Tiro Federal Argentino, atrás el monumental River Plate.

Y mojaba mi cabeza la lluvia y las gotas resbalaban sobre los cristales de mis lentes, mientras los ojos se esforzaban por perforar la noche y se aguzaba el oído, pretendiendo extraer del conjunto, el familiar, inconfundible tono de un escape. Miré mi reloj. No porque me preocupara la hora. Fruto de un hábito que se iniciara al lado de mi padre, cuando durante las veladas de gala del Teatro Colón, en las fechas patrias, medía el tiempo en el que los aplausos saludaban al Presidente de la Nación, mi cronógrafo había registrado, en minutos y segundos de exteriorización, el respeto y el cariño que en esa noche y en ese lugar, Juan Manuel Fangio supo le pertenecían.

Y el viento arremolinaba las gotas de lluvia y los charcos parecían cobrar vida al pretender despegar del suelo. Y el aplauso surgió cálido, espontáneo. La piel levantada por las ampollas tomó forma. Y los ojos, asombrados, buscaron el origen del que aún era eco en los muros y calor en las palmas. Y el eco y el calor se prolongaron en frases latinas y sajonas. Y la tonadas cordobesa agradeció, sin haber entendido las palabras, el universal cumplido del aplauso.

Palermo se abre como un oasis, en un bosque de cemento. La recta que transitamos vio a los grandes del volante caer vencidos, en una tarde también de lluvia, cuando el nombre de Oscar Alfredo Gálvez llegó a los titulares de las grandes rotativas del mundo. Y también llovía en Silverstone, como llovió en Le Mans, cuando José Froilán González vio los brazos del deporte ceñirse a su cuello con forma y color de laurel.

Pero todos los esfuerzos son vanos, y el auto sigue inmóvil. Un montículo de tierra lo mantiene calzado. Sorpresa, trabajo, nervio, impotencia. El auto, que está intacto, no se desplaza. En el reloj de Jorge Cupeiro avanzan escuadrones de sesenta segundos que galopan y galopan, hasta formar regimientos de fatales minutos. Y entonces, del brazo con su amargura, inicia un camino que es ahora distinto. Más largo. Muy largo. Rumbo a los boxes. A casa.

Me estiro en la poltrona preferida y enciendo el infaltable cigarrillo. La mariposa ha cumplido su metamorfosis. Ya es una idea. Cuando la domino y encasillo, me doy cuenta que es una idea vieja, sobre una cosa nueva.

Porque este libro vivía latente, en un pliegue de mi conciencia.

Y la palabra justa, medida, cayó sobre nosotros como el milagro de un regreso a la verdad. Y sentimos que la desazón se volvía contento. Y lograron sonreír uno y otro auto, mientras el tercero volvía a dibujar la perdida sonrisa en todos los rostros. Y Jorge, Gastón y Canedo, y Luis, Carmelo y Cacho siguieron conduciendo, al lado de Eduardo, Larry y Franco, el Torino N° 3.

Sí. Este libro vivía latente en un pliegue de mi conciencia donde también han hallado, contra pesimismos y derrotistas, albergue y refugio dos palabras hermanas, jóvenes, capaces de mantener su frescura a lo largo del tiempo: fue así que la esperanza del regreso de nuestro automovilismo a las lides internacionales convivió, en ese pliegue, con la ilusión de llegar a ser testigo del futuro.

El camino se enrula en el capricho de la topografía. Las curvas y contracurvas e suceden como si entre la naturaleza e ingenio hubieran descubierto, en décadas pasadas, como incorporar el ritmo de los Beatles al anillo rutero que encierra al castillo de Nur. Palo y palo. Cuatro-dos a cuatro-cuatro. Trepada y descenso.

Doblaba con la puerta. ¡Yo no dije eso a Gastón! A ver... Traigan un auto que termino con la farsa del circuito alemán. Curva y contracurva. Cuiden los frenos, usen poco la caja. La carrera es larga. Nos miran y se ríen. ¡Ni siquiera creen que podamos competir! ¿A qué van a Alemania? ¿A pasar papelones? Lluvia y niebla. Nosotros hemos venido a aprender. ¿Vos creés que podremos ganar? Curva y contracurva. Trepada y descenso. Lluvia y niebla.

Y la incompreensión fue piedra y el conformismo, bache y el interés creado, valla. Fuimos exquisitos. Y extranjerizantes. La medianoche ya es tres cigarrillos más vieja. ¿Dónde está mi máquina de escribir? La inteligencia nunca fue objeto de control en las aduanas de frontera, ni han pagado derecho de importación el ingenio o el talento. ¿Qué persigo? No es posible que sólo miren. Quiero que vean. Tenemos calidad. Humana. Industrial. Vivamos despiertos, en la realidad. Así, desherrojados de las cadenas que les imponían volar; así, desatados del complejo que los inclinaba a mirar al extranjero como si éste fuera estatua y nosotros escalones, así, quizá coincidan entonces conmigo en que este libro también vivía, latente, en un pliegue de la conciencia del país.

MIGUEL ANGEL BARRAU

CAPÍTULO I

En la pista del circuito de Nürburgring,

a la una de la madrugada del

martes 19 de agosto de 1969

¡QUIÉN ME HA VISTO Y QUIÉN ME VE!

por CARMELO GALBATO

—¿Qué tal, Juan? Está todo fenómeno. El auto anda bien. Estoy listo...

—Tené cuidado, hermano; en las primeras vueltas andá con prudencia... ¡A ver si te sale alguno indiando...! Tratá de salir de los amontonamientos. Vas a encontrar muchos. Mejor es esperar, dejar que se forme la fila india y después vas a encontrar el puesto más fácil... Yo te voy a ir señalando...

—Gracias Juan— le respondí. Estate tranquilo, que no vamos a hacer pavadas. Y... ¡Gracias, Juan! Gracias por todo.

Era tiempo de subir al auto. Me acomodé en el asiento y ajusté el cinturón de seguridad. Luego probé las luces. Primero las de posición. Regulé la intensidad de las del tablero, con el reóstato. Después, los faros cortos y luego probé el cambio de luces. Las largas con los faros de yodo. Todo bien. El motor había bajado un poco su temperatura, y la aguja del termómetro marcaba el intermedio entre 70 y 80 grados. Comencé a sentir que los motores se ponían en marcha. Un comisario de pista, esgrimiendo una bandera, me hizo señas. El burro de arranque obedeció al impulso y el motor se puso en marcha. Lo aceleré, despacio, mirando la aguja que indica la presión de aceite. Cuando marcó 5 Kg. abaniqué un poco el acelerador. ¡Qué lindo suena el Torino!

A mi izquierda, el N° 2. En el otro extremo de la pista, aunque no lo veía, sentía la presencia del N° 3.

Del lado de los boxes —a mi derecha— un pequeño, abigarrado grupo, condensaba la esperanza de quienes creyeron. Lo distingo a Berta, con su campera Bosch —amarillo rabioso— y al rojo y el azul de las Fric-Rot, que lucen pilotos y mecánicos. Más arriba, sobre nuestros boxes, hay un improvisado palco. Carpinteros alemanes trabajaron midiendo, serruchando, clavando, ensamblando, para que una cabina de transmisión alojara, durante la totalidad de las 84 horas que durará la carrera, a la representación que APRA designó para transmitir desde Nürburgring.

Los veo agitados, nerviosos, pero ya hechos a las circunstancias y al lugar. ¡Qué diferencia con aquellos 22 hombres que llegaron al filo de la medianoche, cansados, hambrientos, desubicados...! Recuerdo que estaba todo cerrado, y no había posibilidad de hacerlos comer en el hotel. Entonces se me ocurrió llevarlos a una cervecería muy típica donde, a veces, con Lino de las Heras, nos “dábamos” con los chopp y con los recuerdos del viejo TC. ¡Se armó la gorda! No sólo se armó con “la gorda”, que era la dueña, sino también un lío bárbaro. Claro: éramos 24 personas, que caíamos de improviso... Una invasión como no la recordaba la comarca desde que Atila, cuando cayó con los hunos, no dejó ni una brizna de

pasto para los “otros”... ¡Más o menos sucedió lo mismo! La gorda no quería saber nada, pero yo le decía ¡j libe dij, que seguro no se escribe así, pero suena más o menos así y quiere decir “yo te quiero, gordita” y entonces ella se reía. Yo le hice señas de “hambre” y “tomar cerveza”. Como no tenía nadie que hiciera nada, porque todo en Alemania cierra muy temprano, nosotros mismos fuimos a la cocina y armamos un desparramo bárbaro ¡Quedamos de los más amigos! Y todo el mundo se mataba de risa porque, al despedirnos, yo le decía “Oxidensen” y “gute nag” y qué se yo... y todos me cargaban y decían que la gordita “estaba conmigo”...

¡Relampaguea...! ¡A ver si se viene de lluvia! ¿Cuánto falta...? Apenas un minuto. ¿Largarán en tiempo, aquí, en Alemania? Me parece que sí... ¡Todo el mundo afuera! Bueno, Carmelo, éste es el momento que tanto esperaste... ¡Qué piña me di con el Renault...! Y luego la serie de “idas afuera” con los Torino... ¡Qué suerte bárbara! Y qué trabajo el de los muchachos... Este auto lo han hecho de nuevo... ¡la banana! Lindo nombre le fueron a buscar... Bueno... ¡ahora sí! Primera puesta. Hay que largar tranquilo. ¡Ocho segundos! El motor a tres-lucas-vueltas... ¡Cuatro! La primera curva va a ser un embudo... ¡Dos...! ¡Uno...! ¡**Vamos!** ¡Quién te ha visto y quién te ve, Carmelo...! ¡**Largaste las 84 horas de Nürburgring!**...

A estos enloquecidos más vale dejarlos pasar. ¡Allí van los Porsche...! Menos mal que el circuito lo tenemos “remanyado”. Lo recuerdo todo, así que no importa el tráfico. Por afuera o por adentro... ¡Je! Se tiene bien “la banana”... En la recta, ahora, lo siento un poco raro, como si quisiera “retobarse”. Pero... cuando se apoya, dobla bien... Esos se apuran demasiado... total... aunque des más de 9 vueltas, de aquí a las cuatro de la mañana, sólo te computan esas nueve... El asunto es entrar en la décima vuelta, digamos, como a las cuatro y un segundo... A ver...: si hago 9 vueltas en 15 minutos cada uno, son... Diez por nueve, noventa, y cinco por nueve, cuarenta y cinco, más los noventa, da ciento treinta y cinco... Son dos horas y cuarto... Se puede andar bien y despacio. Como para que aquellos que no dominan el circuito se vayan poniendo en onda. Como para los que largaron nervioso, se les pase... Fangio nos dijo girar en 18 minutos, para que nos sobre margen, por cualquier cosa... ¡Esta es la recta trasera y... allí están, arriba, todos los muchachos!

Voy... ¡quinto! Esta bien. El gasto comienza más tarde. Al final de la recta, curva a la izquierda —en tercera— y luego tener cuidado con el puentecito... ¡hay un salto feo!

El que hizo este circuito le tenía una bronca a la humanidad...

¿Y los Fórmula 1, cuando andan a fondo, en una carrera “tirada”, de dos horas y media o tres horas...? ¡Por entre los precipicios y los árboles...! Después decimos que nosotros somos genios... ¿Y los europeos qué son? ¿Verdurita? Aunque, por lo que hemos visto hasta ahora, en categoría Turismo, no le tenemos que tener miedo a nadie. Ni a los autos, ni a los pilotos. Ellos tendrán una escuela bárbara, pero la del TC tampoco es mala... ¡aunque a mi siempre me gustó la pista!

¿Te acordás de la vieja cupé colorada...? Cuando salía en el autódromo, en el viejo circuito 1, era cosa seria. ¡Había que bajarle el tiempo a Carmelo! Y eso que no podía bajar de 1'20" ni empujándola... Y ahora, mi viejo, anduviste en 13 minutos y segundos en Nürburgring... ¿Qué tal...? Es más o menos el tiempo del ganador del año pasado... ¡Eh... Carmelo viejo! ¡Quién te ha visto y quien te ve!

CAPÍTULO II

En los boxes del circuito de Nürburgring,

el martes 19 de agosto, cuando la

madrugada era aún muy joven.

...ESTAREMOS ENTRE LOS 10 PRIMEROS

por JUAN MANUEL FANGIO

Cuando el Torino Nº 1, manejado ahora por Luis Di Palma, salía de boxes y se reintegraba a la carrera, levanté la vista hasta el reloj control. Eran la una y cuarenta y cuatro minutos. Pero... ¡qué cosas curiosas tiene la vida...! Justo en ese momento me sucedió algo raro... como si ese instante lo hubiera vivido antes... como si antes de ahora y hubiera estado allí, en el Nürburgring, en los boxes, viendo salir el Torino Nº 1 a la pista. Antes de ahora... ¡Cuántas cosas hemos pasado hasta este momento! Tantas, que aunque me esfuerzo en recordar

no logro estar seguro de quién fue la idea de venir a la las 84 horas... Quizá fue de Berta o de Bordeu. Aunque puede haber sido de Lobbosco. Me acuerdo, si que me vinieron a ver, que conversamos y que me gustó la idea. Después que la maduramos bastante y analizamos todas las posibilidades, entonces recién lo fui a ver al señor Lavaud. Alguna gente no creía mucho en nuestras posibilidades, pero Lavaud tenía mucha fe en el Torino y me demostró una confianza que agradezco. El hombre ya me había dicho que sí a los tres autos y los repuestos que necesitábamos. Fue entonces cuando yo le dije...

—Mire Lavaud... si terminamos la carrera estaremos entre los diez primeros.

Y cuando ya me iba, casi desde la puerta del despacho, como si hablara en voz alta...

—Y podemos... ¡hasta ganar! —le dije.

Pero nadie más supo nunca de esta esperanza escondida que tengo. Es mejor así. Venir y correr con confianza, pero con modestia. Con seriedad. Mostrando que somos organizados y responsables. Esto es lo más importante: el recuerdo que dejemos. Pero con el elemento humano que vino, no hay que tener miedo.

Mas miedo le tengo al agua. Ese va a ser un enemigo bravo si se cumple el pronóstico. Y dicen que va a llover fuerte. Chaparrones fuertes y prolongados. A eso le tengo miedo. Los autos son medio pesados y están calzados con patonas... ¡No va a ser trabajo sencillo tenerlos en la pista! Habrá que decidir que bajen el promedio...

No les tiene que pasar nada... Esa también es responsabilidad mía. Sucede que cuando hay gente que tiene muchas ocupaciones y problemas y se le lleva un problema más... pero se nota que el entusiasmo está, que están convencidos que el proyecto es bueno y cuando depositan su confianza en uno... entonces la responsabilidad es mucho mayor. Pero casi toda mi vida ha sido igual. Respondiendo a la confianza de la gente y sintiendo la responsabilidad de haber aceptado esa confianza. Cuando yo corría, lo hacía bajo un auspicio, con la ayuda de un grupo de amigos. Mi primera carrera, la primera carrera de mi vida, la corrí porque un grupo de amigos me ayudaron. La segunda, por una rifa que se hizo.

Cuando fui a Europa, lo hice apoyado por el Automóvil Club y por el gobierno. Después corrí para las fábricas. Prácticamente toda mi vida estuve corriendo con lo ajeno y quizá eso me ayudó a que nunca dejara de tener presente mi responsabilidad, como persona, frente a los que me otorgaron su confianza. Me he considerado un engranaje más, pero pensando que ese engranaje no debía fallar. Si vamos a correr con agua... ¡tampoco podemos fallar! O aunque hiciera frío o calor. ¡Calor! Esa vez sí que fue difícil la patriada, cuando corrí con Mercedes Benz, el día del gran calor, en el autódromo de Buenos Aires. Yo estaba agotado...! Pero me repetía... "yo debo seguir, debo seguir, debo seguir"... pensaba que el prestigio de una gran fábrica estaba en ese auto y yo era parte de ese auto. Y que ninguna parte del auto, si yo lo podía evitar, iba a defraudar la confianza que tanta gente había depositado en él.

Y ahora es parecido. Los hombres tienen otros nombres, pero son iguales que antes. Por eso es que también tengo que estar lo más posible, con ellos. Aunque solo sea el hecho de estar presente, eso ayuda mucho. Hay que acompañarlos a cualquier hora, en cualquier momento. Yo tengo la experiencia y otra vez he visto que sigue siendo cierta: que los mecánicos trabajan bien y con entusiasmo cuando ven a sus pilotos preocuparse por lo que ellos hacen, por el auto. Y están allí, y si tienen que atender alguna otra cosa, vuelven, y les traen un refresco o un sandwich... Pero cuando un piloto abandona a sus mecánicos y se va por ahí... ¿qué querés hermano? Suerte que con estos muchachos no sucede así. ¡Qué responsable es Berta, y qué capaz! Con los años que tiene puede llegar muy lejos... ¡Lobbosco también...! Siempre presente el hombre. ¡Con este grupo humano soy capaz de ir a cualquier lado...!

Es que estas cosas tenemos que hacerlas y alguien debe hacer punta. Estas cosas y también las temporadas internacionales. Y salir al extranjero como ahora... ¡Con la idea de volver! Y aunque no se vuelva. Por eso les dije a estos muchachos lo mismo que a aquellos, cuando tenía mi equipo en Europa. "Piensen, cuando están afuera, que no se llaman Fualno de Tal. Que hay un país detrás. Que hay un prestigio que asentar". Y si la gente anda bien, aunque las cosas no salgan algunas veces como uno piensa, entonces queda abierto el camino para volver a intentarlo de nuevo.

¿De quién habrá salido la idea de correr las 84 horas de Nürburgring...? Por más que lo pienso no recuerdo... ¿Berta o Bordeu? Cuando me vinieron a ver a mi ya eran un pequeño grupo... “¡Es la carrera para el Torino!” les dije entonces. Y lo sigo creyendo ahora. Lo que nos puede fastidiar es la lluvia... ¡Es la carrera para el Torino! Un Rally podría ser bueno, pero el hombre que conoce bien su terreno nos llevaría mucha ventaja... ¡Una ventaja bárbara! Porque los Rally no son cosa sencilla... ¡son verdaderas carreras! El que me gusta de alma es ese Rally de Londres a Méjico... Si no fuera porque estamos embarcados con la temporada internacional... ¡armábamos el equipo! Yo creo que el Torino también sería un gran auto para correr ese Rally... Tres autos... ¡no es empresa fácil...! el tercero lleva los repuestos y todo eso... ¡hay que hacerla bien...! En cada auto, tres pilotos. Y uno de ellos turnándose, siempre durmiendo atrás. ¡Qué duro que va a ser! El cansancio será un gran enemigo... ¡Y es factible...! Pero hay que pensar esto de Nürburgring. Terminarlo bien y después ocuparnos de la temporada. Preocuparnos de que los tres autos hagan la carrera que hemos pensado... ¡que este tiro es muy largo!

¡Qué buenos mecánicos y chapistas hemos traído! Buen ojo tiene Berta para elegir... porque ese auto, el que maneja Di Palma ahora, estaba bastante golpeado... ¡Y los alemanes se reían cuando les dijimos que lo íbamos a arreglar y que iba a correr! Y Galbato... ¡cómo ha trabajado Galbato! ¡Como un tigre...! Pienso en la desgracia del accidente de Berta, cuando nos puso en la encrucijada de presentar sólo dos autos, nos unió a todos más todavía. Hasta ahora, fue el momento más difícil. Y lo superamos bien. ¡Con garra! Ahora que la carrera comenzó, es como un plan de trabajo que hay que cumplir...

—A ver... ¡decime Lobbosco! ¿qué tiempo tienen que hacer para pasar justito después de las cuatro...? Así entran en la vuelta diez, hermano...

—Copello y Gastón ya tienen que estar por llegar. Di Palma no: debe andar por la mitad del circuito.

—A ver muchachos... ustedes... los periodistas, hagan un poco de lugar. Correte un poquito al costado, hermano, que no quiero que nos llamen la atención por

nada. Los boxes tiene que quedar libres... ¡Nunca se sabe cuándo un auto va a parar!

—A las 3 y 46 tienen que pasar el 2 y el 3 —dijo Berta—. Ya tienen que estar...

—Ahí vienen... ¡Casi juntos...! —exclamó Zurita.

Los vi pasar y miré el reloj control. Las 3 y 46 y algunos segundos. Nos quedaban, para finalizar la vuelta, antes de lo que los muchachos llamaban la “largada efectiva”, 16 minutos. ¡bamos bien.

CAPÍTULO III

Nürburgring, miércoles 20

de agosto, 04.00 hs.

Y EL AUTO PASÓ EN PUNTA, COMO UN AVIÓN

por GASTÓN PERKINS

¿Cuánto marcaba el reloj-control en la última pasada? Eran las 3 y 46. ¿Seguro? Sí; me quedaban 16 minutos de margen. Sobra plata. Con todo mejor que controle de nuevo. No hay que dar ni un tranco de pollo de ventaja. Si creían que nos íbamos a trabucar con el reglamento están bien arreglados, y con el tema de la largada efectiva podemos ganar el tiro inicial. Pero tengo que pasar, justo, a las cuatro y chirolas. En cuanto pise la recta de atrás de los boxes, controlo con el reloj pulsera. Esto de la esfera luminosa es un gran invento. ¡Fenómeno! Estoy

justo en tiempo. Tercera, curva a la izquierda, seguir el ritmo y atenti con el final... Creo que la maniobra que hemos pensado es buena. Tiene que dar resultado. Mis tiempos de entrenamiento han estado como 20 segundos por debajo del record del Porsche del año pasado. Si logro tirar en punta, les voy a hacer marcar el paso. Pero no puedo equivocarme... Tengo que pasar por la línea de sentencia justito después de las cuatro; así de esa manera, el juez de raya me acredita 9 vueltas y comienzo a cumplir la décima. Pero andan todos avisados... ¡Mirá como van aflojando de a poco! Mejor que busque la punta, no sea que la fila, después, se ponga tupida y me cierre el paso. Falta poco. Después de la "S" viene la curva a la derecha. Ahora la bajadita... el repecho... la contracurva... la recta cortita. La del cartel. ¿A ver la hora...? Al pelo... ¡Silbando bajito! Ya estamos cerca... Esa es la curva que da a la recta principal. Suave... Suave... ¡El reloj-control! Todavía faltan 40 segundos... Aflojá un poquito... Treinta.. ¡Guarda que se viene! Quedan veinte... ¡A los quince le doy sin asco! ¡Palo y palo! ¿LISTO...? ¡YA! Trepe... grite... ¡TIRE TORO! Ese es bravo... es el Porsche oficial... el N° 11... ahí está el otro, el "docena"... ¿dónde está el Ford Capri...? A la derecha quedó Copello... Guarda con la hora.. ¡son las cuatro clavadas...! Tire toro... que allí está el control... ¡TIRE TORO... QUE VA EN PUNTA...!

Tranquilo Gastón. No tenés que pasarte de rosca. Hay que cumplir la maniobra. Hacerles marcar el paso. ¡Pucha que están cerca esas luces...! ¿Te me venís...? Dale... pasá... Es el Porsche oficial... ¡a la cola Gastón! ¿A ver si le gusta el sinuoso...? ¡Ya es mío! Ajajá... hacemos punta otra vez... pero este paisano no afloja... ¿Cómo se dirá paisano en alemán? No te distraigas Gastón... el Porsche se viene de nuevo... todo el grupito de atrás tira fuerte... ¿Qué viene? Curva a la derecha y puente. Peinadita al freno y tercera... ¡Qué gracioso este chico García Veiga! Tiene cada cosa... mirá que venir a preguntarme, cuando me despisté en entrenamiento... ¡Epa! Pase, aparcero... a nosotros nos dirán "argentinos locos", pero me parece que para alguno puede venir de piña... Este circuito no perdona, pero nada. Yo lo conocía bien y me fui afuera. "¿Qué querés, que me quede a vivir aquí?" le contesté al Nene cuando me preguntó... "¿Y qué va a hacer ahora, don Gastón?" Y me ayudó a sacar el auto. Es natural irse afuera. Hay gente que no lo entiende, pero hay que buscar el límite. Sucede que este circuito no perdona, pero

nada. Te salís una cuarta y viene de piña. Le pasó a Cacho, culpa de la pinchadura, y a Canedo, por los benditos frenos... Encontrar el ritmo no es fácil...

¿Cuántas vueltas llevamos? Cuatro. Esto sigue de toma y daca. A ese Porsche, si afloja en el sinuoso, lo paso de nuevo. Eso. Seguilo así... ¡es mío! Y... ¿qué pasa? ... ¿Se puso oscuro atrás? Y ahora llega el agua... Andalo tanteando Gastón... ¡Eh! Acá cuando llueve... ¡llueve! Guarda... a ver si aquel alemán tenía razón de que, cuando se largue a llover, no pasa más nada con los argentinos... El auto se tiene bien. Se ve menos, pero el circuito lo tengo bien memorizado... ¡hasta anduve cambiando los radios de curva, para no tener que improvisar, si llegaba a necesitar andar en pelotón!

¿Qué pasó allí? En la curva a la derecha, debajo del puente había un auto chico, color rojo... ¿No será el Porsche? Sí, le tocó, fue gorda. Atenti Gastón, que llueve como si fuera la última vez... Guarda con los charcos, que con el ancho de estos neumáticos... ¿no te dije?... ¡hace "patito"! Pero allí había un torrente, no un charquito...

Esas luces se van quedando y son las del Ford Capri... Me parece que la maniobra mía salió bien: hicimos tirar a todo el mundo. Y... ¡vino el agua y seguimos en punta! Parece que le falló el pronóstico al de "no pasa más nada con los argentinos". A los Porsche ya no los veo, el Ford Capri levantó... ¡Y el que viene atrás... me parece... ¡otro Torino! En la próxima recta le hago señas con el indicador de viraje... A ver... se arrima... ¡Es Copello...! Bajame las luces, Eduardo... Eso. Fenómeno... ¡En tandem!

Vamos en tandem-Vamos en tandem-Vamos en tandem. Vamos primero y segundo y en tandem. Tiramos en la punta. Cuando estuvo seco y en la lluvia. El box nos saluda, guiño los faros y seguimos. Tirando en punta y en tandem. La lluvia amaina y el circuito, aunque mojado, ya no tiene esos charcos de agua que hacen bellacos los autos. Al viejo ritmo otra vez. Cuatro-dos a cuatro-cuatro, palo y palo. Cuando ya ha amanecido me releva Rodríguez Canedo. Es la primera vez que veo a Eduardo del todo serio. En serio.

CAPÍTULO IV

*Nürburgring cuando ya la
primera noche era recuerdo.*

LA PRIMERA VIGILIA

por ALFREDO PARGA

Me crucé con más de un rostro ensombrecido por tempranas ojeras. Corría la mañana de un miércoles gris, que aun mortificado por una pertinaz lluvia, no ensombrecía un luminoso panorama que por momentos me confundía. Primeros. Un auto argentino estaba adelante.

Retiré de la conserjería del Sport-Tribune mi máquina de escribir, reconfortado por una atmósfera cálida. El frío quedó afuera, detrás de la puerta batiente que daba a la galería de la legendaria pista. Y una vez más transité por el largo pasillo

alfombrado que unía bullentes salones en los que ya se servía la primera comida del día. En el ambiente que engalanaba un aparato de televisión, donde todo el equipo se había solazado en exasperantes vísperas, me dejé caer en un cómodo asiento; apoyé la máquina sobre la mesa y tras echar una mirada enfrente, sobre nuestros boxes —pista por medio— encendí un cigarrillo, volviendo mentalmente atrás. No quería que nuevas sensaciones me atropellaran antes de volver a ponerme en contacto con Buenos Aires. La cosa había comenzado allá por las cuatro de la mañana, cuando relampagueantes destellos nacidos muy del norte, en medio de un negro cielo, me obligaban a una carrera hasta el telex para alcanzar el diario; mi último despacho había sido cerrado con una lúgubre llamada: “Relampaguea. La carrera está por formalizarse. Todo aparece rodeado por la incertidumbre.” Después —recordaba— no sabía responder a la afable niña belga que con una sonrisa me había tendido mi rosada credencial de prensa. Es que todavía tenía depositado en mis pupilas el instante en que había visto llegar a la jauría. Entonces, juntos y en compañía, rabiosamente pisaron la línea de lanzamiento el Ford Capri y el Torino N° 2, con Perkins a bordo. Antes anotaría la primera flagrante violación del reglamento, cuando la caravana hacía un alta allá, después de la chicana, aguardando la hora señalada para beberse los vientos. Con un racimo de luces iluminando el cielo en la espera imposible (Di Palma, con la unidad número 1 quedaría pagando con costosa moneda, por noble: 7 minutos atrás).

Después comprobaba la irregularidad en el chequeo de aquel primer cruce, al aparecer el auto que había pasado a un metro de la joya alemana, ubicado en el 30° lugar. (Era tan inexplicable como el parsimonioso avance de los Mercedes).

Cuando parecía que la tormenta derivaba hacia el sur, el Porsche de Lauhsen-Linge-Stekkoning apresurado, ganaba el primer lugar, seguido por el Capri. Atrás, los autos argentinos 2 y 3. Nuestros pilotos no se desmandaban: Perkins operaba sobre la base de 13m. 25s.; Copello, en 13m. 27s. y Di Palma, recuperando plazas en 13m. 28s. La función de equipo no aparecía desdibujada en la primera vigilia. (La más difícil).

Cuando la luz comenzó a tornarse más precisa, pesadas gotas cayeron sobre el piso del Eifel; al fondo de la recta, cuando los coches tras el último rebaje viraban

hacia la izquierda, un copo de niebla se asentaba en el lugar, esfumándolo. La caravana tenía robustez. Febrilmente había consignado a las 6, la entrega de la primera planilla; la que confirmaba la anormalidad del lanzamiento. Dos minutos después, verificaba que Ballestrieri, piloto del Lancia 39, olvidando la letra del reglamento, reclamaba a su pit, desde enfrente, ganándose una vuelta de castigo. Y ocho minutos más tarde, un manto cayó sobre el circuito al ensombrecerse el cielo. Se intensificó el juego de luces y se largó la lluvia. Pesada. Consistente y fría. Los autos levantaban blancas cortinas de espuma en la recta; con el Capri quedando atrás, paulatinamente, dos de nuestros autos apretaban al Porsche más picante. (Algo así como dos nobles San Bernardo, separados por un nervioso y descontrolado Terrier).

Estallaba persistente el trueno. Los rayos destellaban dantescamente en el imponente escenario. Entre gritos casi guturales, los ayudantes de Mazda colocaban, en 3m. 45s. cuatro cubiertas para el agua al coche 29. (Como una burla, el temporal suavizaba sus rigores, haciéndose blanda llovizna). En más de un punto del circuito, el piso estaba encharcado. Cuando vinieron los primeros cambios, apunté frescas referencias: Perkins, que dejaba su lugar a Canedo, entendía que hubiera sido mejor no hacerlo ("Ya nos habíamos acostumbrado al agua. ¿Para qué?") y Di Plama proporcionaba esclarecedor aviso ("Vi al Porsche tocar el cordón en el sinuoso de la bajada; hizo una serie de trompos y quedó cruzado. Creo que se rompió"). Copello, parco ("Todo anda bien") se enfundaba en protector impermeable para buscar refugio en un hotel cercano. (A las 7 de la mañana, en medio de un silencio cargado de impotencia, el Porsche, tremendamente golpeado, con una mata de pasto colgando de la parte trasera, el parabrisas destrozado y la trompa hecha añicos, era un cadáver transportado hacia el infortunio).

Fangio, sin levantar la voz, respondía a la impaciencia de quienes se quejaban porque los organizadores situaban en el primer puesto al BMW 21 de Jans-Bous-Lagodny (castigados con una vuelta allá por las 6 de la mañana). "Nosotros estamos adelante: ya verán cómo arreglan la cosa" decía el hombre-base del equipo. (Corría una nueva ronda de mate en el box, cuando crucé el túnel en busca de la paz del Sport-Tribune).

Y aquí estaba. Ordenando mis apuntes. Una voz grave —la del doctor Verna— me espetó, al tiempo que me enfrentaba: “¿Ha visto usted esto? Está mal. No vamos segundos”. Me tendía una rosada planilla en la que el auto número 3 ocupaba el segundo lugar. No tuve oportunidad para contestar. Un horrísono trueno estallo sobre nosotros. Empujé la máquina hacia delante y decidí retornar a los boxes.

Otra vez el eterno camino. Nuevos rostros ensombrecidos de fatiga. El frío arrachado. En el box, impertérrito, Fangio. Una nueva planilla en sus fuertes manos. La calma. (Allí, el coche 3 estaba adelante. Y el de “Cacho”-Di Palma-Galbato, en el quinto lugar. Torcido y todo, quinto). La hazaña estaba cumplida. Una prodigiosa lección de fe había sido dictada. ¿Qué importaba el frío, la vigilia o el agua? Después, el diluvio bajo un cielo permanentemente gris, ahora otra vez ensombrecido. Sin visibilidad. Con ríos de agua sobre la encharcada recta. Con detenciones nerviosas.

Fue entonces cuando alguien dejó caer un grito, preguntando: “¿Dónde está Cupeiro?”. Eran las 12 y 45.

CAPÍTULO V

En el circuito de Nürburgring, al filo

del mediodía del miércoles 20 de

agosto de 1969

LLOVÍA COMO PARA EL CAMPEONATO...

por JORGE CUPEIRO

En cuando salí con el auto por segunda vez, ahí nomás, en los primeros vericuetos del circuito, me dí cuenta que algo andaba mal. Era como si me lo hubieran cambiado, como si alguna cosa lo hiciera inmanejable.

A mí me gusta andar en la lluvia. Todos lo saben. Además, quien tenga buena memoria recordará que he ganado casi todas las carreras que corrí bajo la lluvia y en el barro. Pero lo que no me esperaba, lo que nadie podía esperar fue... ¡lo que sucedió! Comienzo a dejar de ver. Es una tiniebla extraña que se cierne sobre el

circuito, un manto oscuro desde la cumbre de la montaña Eifel. De pronto la obscuridad se hace casi total. Enciendo los faros del auto. La lluvia, torrencial, complica aún más las cosas. Me río de mí mismo cuando me escucho decir, en voz alta...

—Llueve como para el campeonato...

Pero ya no río más. Resulta que no es más de día... ¡Es noche cerrada...! Esta es la bajadita que da al puente de Adenau... ¿Qué pasa allí? Hay una fila de autos... ¡Cuidado! ¡Esto es increíble...! Son piedras y tierra que arrastra el agua... ¡Si parece uno de los vados nuestros, cuando ha llovido en la montaña! Adelante y con cuidado... Tenelo derecho, Jorge... ¡Uno se fue afuera de pista...! ¡Y otro más...! ¡Otra piña...! este volcó y... ¡es una chica, allí sobre esa piedra! Que divina, me saludó **así**, como hace Balá en la TV... Lo que no me explico es cómo volcó, allí en plena recta.. ¿Y eso que es...? ¿La laguna de Chascomús...? ¡Guarda...! Esto es como andar en un túnel de agua... ¡Corregí...! ¡Huuuy!... Podrá parecer imaginativo, pero creo que podría repetir todo lo que pensé en esos momentos... Tal como podría dibujarles un plano del circuito, curva por curva, ahora y aquí.

Bajé de la lomada, y enfilé la recta, ví el circuito lleno de piedras y tierra. Un auto afuera del camino. Dos. Allá un tercero, volcado. Alguien me hace señas desde arriba de una piedra. Es una chica. Pienso en la recta y en el vuelco. No lo entiendo. Veo el abuelo de todos los charcos del mundo. Y entonces el agua cubre todo el automóvil, como si fueran las paredes de un túnel. Aún no veo nada y sé que me he ido fuera de pista. El ruido que hace todo el auto y los sacudones me hacen corregir, instintivamente. Pierdo velocidad y los limpiaparabrisas me vuelven a conectar con el mundo exterior. Se detiene el auto a un costado de la ruta y todo se resume en impotencia, frustración, rabia.

Nada puedo hacer. El reglamento es más que claro en ese aspecto y sólo permite que el piloto, utilizando los medios mecánicos del auto, trate de volverlo a la pista. Imposible pensar en ayuda exterior y, ni siquiera, en lo que uno mismo pudiera hacer desde afuera del auto.

Sólo pensar. Pensar en lo que pasó. Cómo pasó. Porqué pasó. Pensar en los que laburaron... En los que se sacrificaron como beduinos... En Fangio, que estaba

jugado hasta la manija... ¡ciento cincuenta mil cosas había hecho Juan par que este operativo saliera bien, para hacer un buen papel...! en los compañeros de equipo... y ¡en los otros! Los otros argentinos que están al volante de los otros dos autos... y me pregunto dónde están y qué les habrá pasado y cómo irán...

Un soldado abre la puerta. Habla francés... Es uno de los integrantes de algo que nos pareció increíble: la pacífica invasión del ejército belga al suelo alemán, para colaborar en la realización de esta carrera. Me entiendo con él. Sé, entonces, que ya avisó al puesto central y que sólo debo esperar que me vengán a buscar. Miro mi reloj pulsera. Un minuto desde que perdí contacto con la pista. Cuando voy a cerrar la puerta, como si fuera un muñeco maligno, veo el mojón del Km. 13, que ilumina el soldado con su linterna... ¡Lo que les decía...! ¿Ven que era de noche? Ahora que lo pienso, sino reflexiono en función de la hora en que sucedió todo, tengo toda la imagen que era de noche.

Volví a pensar en Juan, en Macagno, que estaba trabajando con los relojes y las planillas... No lo supe entonces, pero sí después que en esos momentos festejaban la pasada de Luis Di Palma, que logró hacer la vuelta en 23 minutos y pico... En todos los boxes se temió en esos momentos que los pilotos no pudieran girar en el máximo autorizado por el reglamento... pero eso lo supe después... Allí, en ese instante... ¡me dio rabia ver el auto tan sano, tan entero y tan inútilmente fuera de carrera! Para tranquilizarme creo que pensé en el año que viene. En que hay que volver. En lo que más me gustó y que es, al mismo tiempo, lo más difícil de lograr y que lo conseguimos: la unión, el espíritu de sacrificio, el desinterés que revistió la Misión Argentina. En aquellas personas que yo no conocía y que resultaron estar llenas de condiciones y bondades. ¡Tibor Teleki es un ejemplo bárbaro! Pensé en las piñas de los entrenamientos. En que hay que dejar los crónometros en casa. En que nadie quiere ser menos que nadie... En el aburrimiento en los días previos, en la necesidad de llevar cosas, un mete-gol... ¡qué se yo! para entretenernos. Entonces lo vi a Larry. Pasó, miró como alarmado, zigzagueó el auto y se perdió en la lluvia. Yo rumiando mi impotencia, rumbié para boxes.

CAPÍTULO VI

En el circuito de Nürburgring, al

promediar la tarde del

miércoles 20 de agosto.

“LO MÁS VELOZMENTE POSIBLE, EN NÜRBURGRING, DURANTE 84 HORAS,
SIN

QUE LE PASE NADA AL AUTO” ¡QUÉ PRUEBA!

por “LARRY”

Pero... ¡caramba! ¡Qué mala suerte! Un Torino afuera... Es el de Jorge. Gastón, y el “Chino” Rodríguez Canedo... ¿Podrá volver a la pista Cupeiro? ¡Quién sabe! Me pareció que estaba como calzado, de atrás, con una rueda algo levantada.

También... ¡como para que no pase nada con este diluvio...! Si el circuito está regado de piñas... Allí va el del auxilio... se lleva... ¡un B.M.W.! Antes estaban impresionados con nosotros porque, cada dos por tres, allá iba el auxilio a rescatar uno de nuestros autos de entrenamiento. Pero, en carrera... ¡hay cualquier cantidad que se van afuera! ¡Qué circuito bravo, pero lindo! Me parece sensacional la forma que tiene de administrarlo. Cuando me dijeron que pertenecía a una sociedad y que ganan mucho dinero con él, me acordé enseguida de los que tenemos en casa... ¡Qué picardía! Aquí tiene carreras todos los fines de semana, lo utilizan también las fábricas para hacer cualquier cantidad de pruebas, el público tiene acceso a la pista con solo pagar tres marcos por persona; todo el mundo se divierte y... ¡la empresa gana como un millón de dólares por año!

Al comienzo, cuando recién llegamos, se nos hacía difícil de creer. Hasta que nos acostumbramos a ver ingresar a la pista lo mismo a un matrimonio con sus hijos, que a un supertuerca con cinturón de seguridad, casco y guantes. Desde una inofensiva camioneta hasta un Porsche 911 tan rabioso, que el motor, al regular, galopaba como pocas veces he visto. Y todo el mundo recorre el circuito, fuerte o despacio, respetándose mutuamente.

Ya llego a la recta principal. Tengo que mirar con cuidado el sector nuestro. Con esta lluvia es posible que hasta un cartel pase desapercibido... ¡Menos mal que el agua no pasa al motor...!

El sector de abastecimientos... la torre... ¡los boxes! Campera amarilla y... ¡cartel! “Nafta y Piloto”. Bueno, una vuelta más y me relevan... Le toca a Copello. Menos mal que a Eduardo le gusta andar en el agua; de cualquier manera, hay que tener mucho cuidado. Cupeiro anda muy bien en “il bagnato” como dicen los italianos, pero... ¡debe haberlo agarrado uno de esos torrentes...! Una vuelta más. Ese Lancia es un “achidente” en el agua... Claro... con poco peso y tracción delantera se hace más fácil. Por esta zona pareciera que la lluvia ha amainado. Veremos que sucede allá arriba. Lo que también pasó es que el agua nos ha hecho cuidar los frenos. Lo habíamos combinado bien con Eduardo y con Franco... ¿Aguantarán?

¡Quiero creer que sí...! Preferiría no tener que cambiar pastillas de freno. Si lo hacemos en boxes nos van a penalizar una barbaridad y, si lo hacemos enfrente, en la zona en que sólo los pilotos podemos trabajar... ¡Siempre hay que cumplir la vuelta en menos de 24 minutos! De cualquier manera, la máxima detención posible en la zona no penalizada no debe superar, de día, los 11 minutos. A la noche debe ser menos. De esa forma quedan 13' para poder dar la vuelta... ¡con "lo justo"! Demasiado justo. Ahí está el auto de Jorge Cupeiro... justo... ¡en el kilómetro 13! Parece mentira... ¡con la fobia que Jorge le tiene al "13"!

Después de la subidita está el otro charco grande... Mejor aflojar... ¡Qué carrera! El reglamento ha sido hecho como para no perdonar un estornudo. Sin embargo, la definición que dio el Director de la Prueba, el señor Willy Gillard, es de lo más sensata...

"Esta es una competencia —dijo— en la que los autos deben andar lo más rápidamente que puedan, durante 84 horas, sin que les pase nada. Y esas palabras, ese concepto —sin que les pase nada— son el espíritu mismo de la carrera. Son el porqué de las penalizaciones y de su severidad. La dureza de la prueba es otra historia.... señores: recuerden que la Marathon de la Route, las 84 horas de Nürburgring, son la prolongación de la Lieja-Sofía-Lieja... ¡Esa es razón suficiente!".

¡Lo más rápido posible, durante 84 horas, en el circuito de Nürburgring y sin que pase nada! Por la forma como he visto andar algunos autos... Claro que, en una carrera puede suceder cualquier cosa. Pero yo creo que el piloto tiene mucho que ver con el estado de "salud" del auto; hay quienes son capaces de tirar durante toda la carrera y, sin embargo, el auto queda intacto. A mí, personalmente, que me gustan los autos como expresión de un verdadero arte —que lo es la ingeniería mecánica— el maltratar un auto me parece una aberración. Va en contra de mi naturaleza.

¡Qué extraordinaria naturaleza la de este país...! Me dijeron que existe una ley que obliga, por cada árbol que se corte, a plantar dos... ¡Cuidado...! ¡De todas las cosas se me tenía que cruzar un ciervo...! Y no es el primero. Copello casi se lleva por delante otro, durante los entrenamientos, y Gastón en la madrugada. Bueno.

Prepararse. Primero el abastecimiento. Allí debe estar Lobbosco y en el box, Berta... Frenando suave, indicador de viraje y... ¡adentro!

—¿Todo bien Larry?

—¡Al pelo...!

—Ahora seguís hasta boxes, por adentro, por el lado de acá del guard-rail. Vas a sentir una bocina estridente, como la de policía. No le hagas caso. Anuncia que te vas a detener en boxes. Fangio y Berta están allí. Eduardo te releva. ¿Completa la carga? ¿Aceite listo? ¡Dale Larry!

—¿Cómo fue Larry?

—Todo bien... Tené cuidado, Eduardo, con unos charcos muy espesos que hay. Sobre todo en el km. 13 y en el 15. El auto está al pelo.

—¿OK?

Oreste Berta, linterna en mano pese a ser de día... (¡tal era la oscuridad!) controlaba el desgaste de los neumáticos.

—¡Listo Eduardo! —gritó, mientras golpeaba con la palma de la mano, un par de veces, sobre el guardabarro.

Y el N° 3 se fue, levantando una cortina de agua, rumbo a la pista. Me saqué el casco. José Ayi, de "Motor y Camino", de Córdoba, se acercó.

—Estamos en comunicación con Buenos Aires... ¿Quiere subir al palco a saludar...?

—Bueno. Gracias, Ayi. Vamos...

CAPÍTULO VII

En Pacheco, en la planta de Ford Motor

Argentina, el miércoles 20 de agosto

de 1969 a las 16,00 hs.

¿Y SI PONEMOS UNA CARTELERA?

por OSCAR ALFREDO GÁLVEZ

“...y a todos los argentinos que siguen las alternativas de esta misión. Los autos andan muy bien y salvo el problema de Cupeiro, que fue una cosa totalmente fortuita, que pudo pasarle a cualquiera, el equipo está intacto. Aprovecho para agradecer a todos los que han hecho posible que se concretara la Misión Argentina. Nada más... buenas noches... y muchas gracias.

—Han escuchado a “Larry”, Alberto Rodríguez Larreta, piloto que hace pocos minutos ha dejado el volante del Torino N° 3, directamente desde el circuito de Nürburgring, Alemania... ¡Los autos de la Misión Argentina mantienen las posiciones de privilegio...! ¡Primero y segundo...! Hasta luego, Argentina... hasta nuestra próxima conexión a las 22, hora local, 17 horas en la República Argentina. Ha sido, directamente desde...”. Apagué la radio. El silencio duró menos que el tiempo que se puede registrar en un cronómetro. De golpe hablamos todos a la vez...

Cuando salí del despacho del doctor Lorenzo Blanco, donde estábamos, y me dirigí a verlo a Mikulán, por los pasillos de la planta de Pachecho de Ford Motor Argentina había tanta excitación como en un parque cerrado de TC después de una etapa del Gran Premio.

—Oscar... ¿cómo van los Torino...?

—Señor Gálvez... ¿usted cree que aguantarán...?

—Tito... ¿escuchaste la última transmisión...? ¡Siguen primero y segundo!

Me detuve en un lado y en otro. Creo que fue el día que más tiempo tardé para caminar 500 ó 600 metros en la planta de Ford. Como yo, me di cuenta que muchos más llevaban una pequeña radio en el bolsillo. Es que... ¿quién puede mantenerse ajeno a una cosa como estas? Ya no es cuestión de marcas... Yo soy tan fordista como Henry Ford en persona...

—Mirá... querido... yo creo que los glóbulos de mi sangre son ovalados... ¿Te das cuenta? Pero... ¿qué querés? Es el país el que está compitiendo... Estoy seguro que en General Motors, en Chrysler y en las demás fábricas pasa igual... Oíme... Yo lo he visteo en la calle... Montones de gente parada alrededor de alguno que escuchaba la radio en una esquina cualquiera...

¡Cómo no iba a tener cara de contento! Si es una cosa buena, positiva. Si es la industria argentina, aunque sea una sola marca de nuestra industria... ¡es nuestra industria la que está compitiendo! Se lo dije a Galbato, antes que se fuera... Vas a

correr para el país... la marca viene después... Por eso me pareció fantástico que todas las fábricas cedieran sus pilotos, como lo hicieron...

—Oscar... ¿qué me cuenta? ¿No le parece que están tirando demasiado...?

—Señor Gálvez... ¿a qué hora es la próxima conexión con Alemania...?

—Tito... faltan diez minutos... venite para la oficina y la escuchamos allí.

Alguna vez paseamos la mecánica argentina por los países de América... Fue fantástico... bárbaro... La gente estaba enloquecida y nos aplaudían en la calle y nos agasajaban. Pero esto es distinto. Son hombres y autos.

—¿Qué les parece si ponemos una cartelera? Para que todos se enteren de cómo va la carrera hora por hora.

La idea era buenísima. De inmediato se prepararon todos los elementos y se designaron los encargados de mantenerla actualizada.

Y entonces vi, en Ford Motor Argentina, como, en una cartelera y a su alrededor, todos festejábamos la prolongación del triunfo. Y no hubo cuestión de marcas. Ni egoísmos. El país estaba compitiendo y en Ford celebrábamos el triunfo. Genuinamente. Como lo cuento.

CAPÍTULO VIII

En Buenos Aires, al atardecer

del miércoles 20 de agosto.

NADA HABÍA SIDO EN VANO

por ROBERTO CAROZZO

Nürburgring vivía la primera hora de la madrugada. Argentina vivía la primera hora de la esperanza. A través de la radio, el ronroneo de los motores preanunciaba el momento de la largada... En ese instante, las manecillas del reloj del tiempo detuvieron su andar y comenzaron a retroceder. Del 19 de agosto de 1969, mi pensamiento retrocedió al 14 de febrero de 1968 y se instaló en el 10º piso del Hotel Bristol, frente al puerto del Principado de Mónaco, para repasar

fotográficamente la primera contracción, aquello que es el anuncio de la llegada de algo nuevo...

En una mesa, estábamos: Oreste Berta, su esposa, Héctor Luis Gradassi, Bernard Tramont y yo. Era el primer almuerzo tranquilo luego de experimentar durante cuatro días consecutivos las posibilidades de un Torino 380 W en uno de los recorridos del Rally de Montecarlo. En otra, pegada a la nuestra, el equipo Citroën tomaba su último almuerzo “civil”.

Esa noche, Lucien Bianchi, Jean Claude Oggier, Robert Neyret, la señorita Pointet y sus coequipers se lanzarían a una aventura de cinco días de duración. Sin embargo, no estaban preocupados ni mucho menos. Esperaban el momento con tanta tranquilidad como para interesarse por este grupo de argentinos que estaba allí y por ese auto “grande” que habían traído.

Bernard Tramont, francés de nacimiento, con cuatro años de afincamiento en España, Campeón de Rally de ese país con un Alpine-Renault, vasto conocedor de los caminos que habíamos recorrido en esos días y guía bilingüe del grupo, comenzó a darles impresiones sobre el “Auto Argentino”. Los franceses se quedaron maravillados con el tiempo que “Pirín” Gradassi había empleado en el tramo cronometrado de Pont-des-Miolans. Su interés despertó el mío y, previa consulta con Oreste Berta, les ofrecimos el Torino para que lo probasen. Jean Claude Oggier y Lucette Pointet recogieron el guante...

Los caminos de cornisa que llevan de Niza a Menton fueron la pista de prueba. Oggier aceleraba y desaceleraba, como queriéndose convencer de que, a pesar de la demultiplicación “larga”, la aceleración del Torino no era un espejismo. La sorpresa se pintó aún más en su rostro cuando vio cómo doblaba el “gran auto” en el sinuoso. Cuando bajaron, agotadas ya todas las preguntas sobre las características del 380 W, me confiaron con una sonrisa: “Dígale al Presidente de Ika-Renault que si se corre el “Tour de l’Argentine” nos gustaría mucho poder hacerlo con un coche como este. Es mucho más auto que el Mustang y aquí, en Europa, podría andar muy bien. Sólo hay que saber elegir las carreras. No creemos que en un Rally como el de Montecarlo se le pueda extraer el máximo de rendimiento, pero en Italia hay rallyes —como el “De las Flores”— en que los

caminos de montaña son anchos y de tierra. Nosotros sabemos que los pilotos argentinos andan muy fuerte en ese tipo de caminos. Si con este coche llegan a ir al Safari del África les puede ir muy bien”.

La impresión de ambos se completó a la hora del té con la del coequiper del desaparecido Lucien Bianchi: “Yo estoy en la organización de la “Marathon de la Route”. Esa es una carrera apropiada para este autos. Si le interesa, les envío los reglamentos”... En abril de 1968, los mismos ya estaban en poder del señor Tibor Teleki. La primera contracción, aquello que es el anuncio de la llegada de algo nuevo, se había producido...

“¡¡¡LARGARON!!!... El ronroneo de los motores se convirtió en rugido. Los faros comenzaron a horadar la niebla. El reloj del tiempo volvió al 19 de agosto. Las agujas marcaron las ocho de la noche, aquí en la Argentina. Nada había sido en vano. Ni aquel viaje de febrero de 1968, ni el posterior de Berta y Lobbosco a Nürburgring, ni la tremenda fe de Juan Manuel Fangio en las posibilidades del Torino, ni las salidas de pista durante los días de entrenamiento, mientras se trataba de girar por debajo de los 12 minutos y medio...

Nuestros pilotos también estuvieron a la altura que exigía la empresa. Hicieron la misma que los corredores europeos cuando venían a nuestro país y se encontraban con un circuito desconocido: buscar el límite hasta el límite mismo. Mejor hacerlo en entrenamientos y no arriesgar posibilidades ni tratar de improvisar en carrera. El tiempo les dio la razón. Cuando la radio nos traía las noticias de la “escalada” del Torino número 1 y de la resistencia del Torino número 3 a los ataques de los Lancia y el Ford Capri, sólo teníamos lugar en nuestro pecho para albergar un hermoso sentido de agradecimiento para aquellos que habían confiado en los alcances de la “Misión Argentina”. Desde Yvon Lavaud y Juan Manuel Fangio hasta el último de los mecánicos. Todos ellos supieron cumplir. Todos supieron ser argentinos, en el mejor sentido de la palabra. La industria argentina, ya no era una palabra hueca para los oídos extranjeros. El Torino era una realidad que golpeaba en los relojes y en las planillas, para desconcierto de aquellos equipos europeos que habían tachado al “Auto Argentino” de la lista de “probables”...

CAPÍTULO IX

Son las 02.00 hs. del

jueves 24 de agosto de 1969.

HISTORIA DE TRABAJOS, SUSTOS

Y “BANANAS”

por PABLO MACAGNO

Mi turno había terminado sobre la medianoche. Me quedé un rato más charlando con Zurita, cambiando impresiones entre nosotros y Berta, y luego —como estaba algo mojado y con bastante frío— hice un alto en el restaurante del circuito. No había cenado aún, y la necesidad de algo caliente se hacía sentir. Esta vez tuve suerte. Las señas consiguieron lo que nunca hubiera podido pedir en palabras. Me

alcanzó con indicar lo que una pareja comía en la mesa vecina, luego de señalarme a mí mismo y, con una sonrisa decir “bitte”, que es algo así como “por favor” en nuestro idioma.

Me dispuse a esperar. Como me sucedía de continuo, desde que comenzó este operativo, me asaltaron mil pensamientos distintos... Pensé en nuestros temores, en todo lo que aún falta, en cuanto habíamos pasado...

En ese equipo de mecánicos maravillosos...

¡Qué bárbaro estuvo Fangio...! En un reportaje dijo: “Con este equipo de mecánicos soy capaz de ir a cualquier lado del mundo”. Había que ver el orgullo con que todos reiniciaron el trabajo. Y éste no fue fácil. Al comienzo éramos todos un equipo y trabajábamos duro. Poner los autos al pelo ya era responsabilidad suficiente, pero, como siempre, todo se complica. Es que el automovilismo en sí, es complicado. Después el asunto de los autos golpeados. Eso nos enredó mucho, porque significó un atraso en los trabajos generales: hubo que usar mucha mano de obra y además de hacerse siempre apurados, algunos fueron trabajos difíciles. Pero el equipo era bueno. En serio. Todo el mundo trabajaba cuando había que trabajar. Hasta los pilotos. Galbato fue un león... Yo no sé... A veces la gente dice pavadas... Estuve escuchando unos comentarios, creo que fue hace un par de días, sobre que en Buenos Aires decían que había problemas entre nosotros, entre los pilotos y que sé yo... Lo que me gustaría poder decir es que ojalá que en el futuro, todos los equipos que salgan al extranjero se lleven tan bien y trabajen tan bien como éste.

¡Lo de la “banana” fue sensacional! ¡Un auto que habíamos descartado...! Había recibido un golpe lo suficientemente grande como para que pensáramos que no iba a tener arreglo. Pero resulta que otro auto tuvo un golpe más grande todavía. Entonces se creó la disyuntiva: presentábamos sólo dos autos o arreglábamos el menos golpeado. Se eligió presentar el equipo completo... ¡Los alemanes no lo podían creer! Sin embargo, el auto quedó, aparentemente, en condiciones. Lo que sucede es que, al estar la carrocería desplazada tuvimos que centrar el tren delantero y el trasero. La verdad es que quedó bastante bien... algún problemita en las rectas tiene... pero... ¿Qué me querrá decir este mozo...? ¡Mientras no sea

que la cocina está cerrada...! El idioma es un problema... ¡Qué buena anécdota la que nos pasó con Zurita...! Anduvimos como dos horas buscando, por todo Adenau, la calle Morgen N° 12. Resulta que necesitábamos pastillas de frenos y fuimos a un taller Renault, en Adenau, a buscarlas. Yo le mostraba las pastillas y escribí en un papel “Mercedes Benz 220”, porque son las mismas que las del Torino, y el buen señor repetía la palabra “morgen” y escribía el número 12. Allí fue donde pifiamos y nos pasamos media mañana buscando por todo Adenau, la calle Morgen N° 12. Cuando alguien nos explicó que la palabra “morgen” quiere decir “mañana” y que todo lo que teníamos que hacer era ir a buscarlas “mañana a las 12”, la carcajada que soltamos debe haberse escuchado hasta en Berlín... ¡Entre que nos reímos de nosotros y que no ganamos para sustos, esta es una vida de altibajos increíbles!

Con Fangio nos asustamos mucho cuando vino esa lluvia torrencial y se inundó todo el circuito. Nürburgring es sumamente peligroso solo... ¡con temporal es diez veces peor! Cuando Cupeiro se fue afuera, pensamos que podríamos quedarnos sin ningún auto... ¡Y ahora vamos primeros! Este Fangio es un compañero maravilloso. Hace como 70 horas , que está en pie... Además, como bien decía Zurita, si trabajar acompañado —de noche— rinde más, porque uno no se siente solo, cuando esa compañía es la de Juan Manuel Fangio... ¡que embromar...! ¡Fue quíntuple campeón del mundo! Uno saca fuerzas, si no las tiene, de cualquier lado... Además, es un ejemplo, es el hombre a quien le puede pasar cualquier cosa pero nunca se da por vencido. ¡Y nos pasó casi cualquier cosa! Eso antes de la carrera. Por el momento, salvo lo de Cupeiro, los autos andan bien. Sin problemas.

Me decían si no sería mejor, para el año que viene, si venimos, el armar equipos incluyendo algún muchacho mecánico. De esa manera podrían salvarse algunas detenciones en el box, que son penalizables, y hacerlas enfrente, donde la parada no se paga... Yo no sé... Pero creo que, si venimos, había que comenzar a prepararse en seguida... Esto es muy duro. Hay que enseñarles mecánica ligera a los pilotos. ¡Yo creo que es preferible enseñarle mecánica ligera a un piloto, que no a correr ligero a un mecánico...!

¡Ahí va “la banana”... ¡ Me parece que Eduardo estuvo un poco exagerado al bautizar así al auto... ¡Anda bastante bien! Además, va tercero... ¿Qué más queremos?

Menos mal. Llegó la cena. “Tanke”. Un café, “bitte...”

CAPÍTULO X

*En el circuito, a las 42 horas de haber
comenzado la carrera.*

PASAMOS LA MITAD Y... ¡VAMOS EN PUNTA!

por EDUARDO COPELLO

¡Esto es muy bueno...! Si ese auto mantiene mi ritmo, se va a hacer más fácil andar en el agua. ¡Si casi voy sobre piso seco...! Pero no... afloja... Mejor pasarlo. Bajo el agua, me dijeron Fangio y Berta, no bajar de 14 minutos y medio. En la última vuelta me marcaron justo eso... ¿será mejor viajar en 15? ¡Y ahora el que no se despegas es el que pasé...! Era Tony Fall, el del Lancia. Claro... ¡me está haciendo el mismo jueguito que yo intenté! Me imagino que debe andar lo más descansado, como por sobre dos rieles. Con los neumáticos anchos que usamos nosotros, el asfalto detrás de mí debe quedar seco como si le pasaran una plancha.

Esta parte está más seca. Aquí ha llovido menos. ¡Qué circuito sensacional...! Yo no creo que sea tan difícil, como dicen, sino —más bien— difícil de retenerlo. Lo menos, pero lo menos, hacen falta unas 20 vueltas para acordarse de tomar las referencias... No... ¡si no es nada sencillo! Lo que es una verdadera picardía es que no tengamos un circuito como éste en la Argentina... ¡Con los lugares que hay! Se podría hacer sin mucho problema. En Córdoba mismo; en La Cumbre hay una parte que es muy parecida a esto. Habría que hablar con alguien... no sé... Pero vale la pena intentarlo.

Lo que no permite este circuito es ninguna distracción. Hay que mantener la concentración en todo momento porque, sino, al menor descuido... ¡te vas afuera! Además, en una carrera como ésta hay que fabricarse una política y mantenerse dentro de ella. Nosotros, es decir Larry, Cacho Franco y yo, conversamos mucho. Luego hablamos con Berta.

Nuestra idea era cuidar los frenos a muerte. Tratar de que aguantaran, sin cambiar pastillas, durante toda la carrera. Aunque en las últimas horas anduviéramos muy pobres. Berta coincidió y, con Fangio, decidieron que giráramos entre 13 minutos y 13 minutos y medio, durante el día y en seco. De noche y bajo la lluvia aumentar un minuto el ritmo de marcha.

¡Y qué lluvia! Fue el momento más difícil de todo lo que va de la carrera. Fangio estaba preocupado. Después, me dijo:

—¿Sabés una cosa, hermano? Tuve miedo que el agua nos sacara afuera los tres autos.

No era para menos. Hubo algunos autos que no pudieron completar la vuelta en los 24 minutos que otorga el reglamento, durante el diluvio. ¡Qué tensión!

Pero la carrera, en sí, no la siento. Además tengo la suerte de poder descansar bien. En cuanto me bajo del auto doy las novedades y... ¡a la cama! Y duermo como un bendito. ¡Una que me gustó fue la tiradita que hicimos con los Porsche y el Ford Capri...! Sin embargo, yo, que creí que en zonas trabadas nos iban a sacar ventaja, me llevé una buena sorpresa. ¡Nada de eso! Además, y es absoluta verdad, en muchos momentos tuve que levantar el pie para no llevármelos por

delante. También es verdad que esos autos tenían algo más de velocidad que los nuestros. Aunque algunos puedan no creerlo, es así. El Torino se defendió, como toro bravo que es, en la zona más difícil: en el trabado. La verdad es que yo lo conozco tanto que, para mí, es como si pesara mucho menos y fuera un auto más chico. Pero el Torino, a medida que la velocidad aumenta, se hace más liviano, más maniobrable. Y conste que tenemos las patonas también adelante, que lo hacen algo más pesado de llevar.

¡Qué lindo equipo hemos hecho con Larry y con Franco. Todo el grupo es extraordinario pero, entre nosotros, entre los tres pilotos de este auto, ha nacido “algo”. Una especie de confianza mutua que es muy importante. Bueno... Larry tiene años de esto y todos conocemos lo que es capaz de hacer y el temperamento que tiene. Pero “Cacho” me resultó un tipo extraordinario, un compañero de excepción. Y con más modestia que la que justifican sus propias cualidades. Y su habilidad. Cuando dimos vueltas juntos, durante los entrenamientos, preguntaba esto o aquello y me dio la impresión que, en su cabeza, anotaba cada respuesta como si lo hiciera en una libreta. Además de veloz, es seguro. Y tranquilo. Son cualidades que hacen a una personalidad definida en un piloto. Y eso también cuenta.

Lo que fue sensacional y me sirvió muchísimo fue mi primera vuelta al circuito.

Oreste Berta se sentó detrás del volante y me dijo “Vení que te lo muestro”. Claro, él ya lo conocía y salió rápido. En ritmo de carrera. Yo, que lo sé un hombre responsable y que maneja a la par de cualquiera, tuve absoluta confianza en lo que estaba haciendo. Pero el circuito me impactó. Y la experiencia fue tremendamente útil, porque no es lo mismo conocer Nürburgring arriba de un auto de paseo, andando despacio, que tener la primera impresión a ritmo de carrera. De ese momento en adelante tuve confianza absoluta en que, más allá de andar bien, quizá pudiéramos ganar. Pero la primera impresión es que este circuito es... ¡un loquero de curvas!

¡Qué bien anda el auto! Me hace recordar a los primeros Torino que corrieron en TC. En San Pedro. Estos están un poco más pesados y los motores con algo menos de potencia... creo yo... pero básicamente son lo mismo ¡Qué bueno!

Corriendo en Europa, en Nürburgring, en una competencia de la importancia de ésta y... ¡en Turismo Carretera!

De lo que estoy seguro es que, así, el motor no se rompe ni en broma. ¡Qué 84 horas...! 84 días podríamos seguir corriendo si fuera por el motor... Sólo en la recta final el tacómetro trepa un poco. Y lo hace nada más que hasta las 4.800 o un poquito más, a veces hasta las 5.000 rpm. Así, el motor se mata de risa...

¿Cómo andarán los “cucos”? La verdad es que nos estamos acostumbrando a ir primeros... Pero, para mí, los Lancia y el Ford Capri son los enemigos. Después, los Mazda.

¿Qué dirán en Buenos aires...? ¿Y en Córdoba?

¡Les estamos corriendo a las mejores marcas del mundo con un auto argentino! ¡Y vamos en punta! ¿Y ésto ya no es el comienzo... van... 42 horas y pico de carrera... Pasamos la mitad... Hemos comenzado la segunda parte... ¡y vamos en punta!

Esto puede ser la punta del ovillo... Tanto vivir entre complejos y “cucos” favoreció un aislacionismo que, hasta este momento, no produjo nada.

Ahora estoy seguro que estamos, también, para otras cosas. Tanto en lo que hace a autos, como en lo que se refiere a pilotos. No quedará muy elegante que yo diga esto, pero no deja de ser la verdad: creo que en pilotos tampoco tenemos nada que envidiar.

Y si es así... si las condiciones están dadas... si lo estamos demostrando... ¿será muy aventurado pensar en otras carreras? ¡Bajá el régimen Eduardo...! Recién hemos entrado en la segunda parte de las 84 horas y ya pensás en otra carrera...! Pero... ¡¿cómo no lo voy a pensar? En Europa hay un calendario sensacional para la categoría Turismo... Están las 24 horas de Spa-Francorchamps... Una carrera brava, de curvas muy veloces, de promedios altos... ¡Sería tan lindo! Esa y otras. Había una de 1.000 km. en... ¿dónde eran los 1.000 km...? Sí... los 1.000 km. de París. Es cuestión de pensarla bien para el año que viene. Las 84 horas, de nuevo... ¡por muerte! Y también alguna más corta, más tirada. También quizá

algunos de los Rally bravos... como la copa de los Alpes... no sé... en Rally nos tienen que llevar ventaja. Por nuestra inexperiencia. Pero para “improvisar” en un camino cualquiera... ¡difícil que nos ganen! Lo que no debemos hacer es “pararnos”. Ahora que encontramos el camino hay que seguir. Seguir adelante.

¿En qué somos menos...? Ni en organización, ni en equipo, ni en apoyo técnico. No somos más que nadie, pero tampoco menos que ninguno...

Aunque nos quedemos ahora, lo que vinimos a demostrar ya está logrado. Además, nos hemos lo hemos demostrado a nosotros mismos.. Y eso... ¿no es lo más importante?

CAPÍTULO XI

En Adenau, al mediodía de

jueves 21 de agosto.

ESTO YA ES SENSACIONAL...

¡HAY QUE FESTEJARLO!

por JUAN CARLOS LUTTERAL

—¡Vamos a almorzar juntos...! ¡Hay que festejarlo!

No hizo falta que reiterara la invitación muchas veces. El grupo estaba formado y, en un par de autos, salimos rumbo a Adenau.

Yo iba al volante. Por la forma como conduje reconozco que estaba bastante excitado. No era para menos. Los Torinos del equipo de la Misión Argentina iban primero y tercero. ¡Casi mitad de carrera y primero y tercero! ¡Era sensacional...! Adolfo Donati, como yo, concesionario de Ika-Renault, iba en el otro auto. Al observarlo, me di cuenta que éramos como dos chicos con juguete nuevo... Adolfo gesticulaba, hablaba hasta por los codos, y la sonrisa que lucía era como si se la hubieran dibujado con tinta indeleble. ¡Me reí a carcajadas, porque a mi me pasaba lo mismo!

Nos ubicamos en el restaurant y juntamos dos mesas, cosa que allí debería hacer un siglo que no sucedía.

—¿Argentinien...?

—Ja... Ja... ¡Argentinien...! ¡Torino!

Torino... Recuerdo que cuando escuche el nombre por primera vez, pensé en lo mismo que ahora. En la primera vez que leía algo sobre el motor. Fue en una revista, en un “Car and Driver”, allá por el año 1962, que leí un comentario sobre el nuevo diseño que Willys incorporaba a su línea de producción. El autor, el editor técnico de la revista, hacía una comparación entre las características similares que compartía ese nuevo motor con el exitoso 3.800 de Jaguar. Y entonces me asaltó el pensamiento, tal como ahora lo hace el recuerdo, de “que bueno sería disponer de un motor así en la Argentina”.

Desde entonces a ahora. De allí a aquí. ¡Esto es sensacional! ¿Cómo no íbamos a venir a Alemania...? A estas patriadas hay que acompañarlas... ¡Donde sea! Recuerdo que cuando me dijeron que lo habían elegido a don Pablo Macagno para integrar la Misión Argentina... ¡le fui a dar un abrazo! Fue un honor para mí, que se eligiera a mi jefe de competición... ¡Cómo no lo iba a apoyar...! No solamente apoyarlo, sino también acompañarlo. ¡A él y a toda la misión Argentina...! Es que, personalmente, me liga una especie de natural agradecimiento hacia quienes lo hicieron posible, ya hacia la buena fortuna de poder vivir y trabajar en este momento de nuestro país, en el que podemos hacer y estamos para hacer grandes cosas.

—¿De veras, Adolfo? —Le pregunto a Donati.

—De veras. Me traje como diez metros de cinta argentina. No tuve nunca ninguna duda de que esto sería un éxito... Además tengo escarapelas para repartir. Y va a ver como tengo razón cuando llegue el final estamos allí, prendidos o ganando...

Lo miro a mi padre, que comparte nuestra mesa. Me sonrío. Creo adivinar lo que piensa. Más de una vez me ha dicho:

“Quién tuviera tu edad, para poder vivir así, respirando entusiasmo y futuro!” No será muy formal, pero lo hago un guiño. Nos reímos un poco a escondidas, como si fuéramos cómplices de una travesura.

Barrau y Lamarque se despachan contra la mala suerte que tuvo Jorge Cupeiro...

Me río, además, porque la alegría de hoy es reversible. La absorbemos de los demás y reina en nuestro fuero interno. Pero, simultáneamente ha nacido en nuestro interior, la exteriorizamos, y todo el mundo se contagia.

Pienso que nuestra industria es un caso especial, porque el nuestro es un país especial.

Nosotros tenemos que ir de adentro hacia fuera, y no al revés, de afuera hacia adentro.

El mercado argentino es selectivo y su potencial absorción, está limitada, no sólo por el poder adquisitivo, sino también por el volumen previsible de su crecimiento, que depende, a su vez, del nivel de crecimiento demográfico previsto. Por ello es que nuestra industria tiene que ir de adentro hacia afuera. No condice con nuestra idiosincracia ni con nuestras posibilidades el incorporar diseños de gran cilindrada, de larga y costosa amortización. Muy por el contrario, es en la fineza mecánica donde encontramos nuestro lugar y nuestro futuro. Nuestra realización.

—¿Te das cuenta...? El auto está intacto. Cero kilómetro! La desesperación de Jorge era para filmarla... Iríamos primeros y segundos.

—¡Y terceros —acoto yo, y me vuelvo a reír, y nos volvemos a reír y brindamos y nos palmoteamos y los alemanes nos miran, todavía con algo de extrañeza y se dicen entre ellos...

—Argentinien... Torino... Ja... Ja...

Sucedió en Adenau, cuando nacía la tarde del jueves 21 de agosto de 1969.

CAPÍTULO XII

Buenos Aires, desde el centro de

*comunicaciones de Ika-Renault. En
Alemania Occidental son las 23 hs. hora
local, 18 hs del día jueves 21 de agosto.*

MI VIDA PENDÍA DE... ¡UN TELEX!

por HUGO ZICARI

—Señor Zicari... ¡a la oficina de telex! ¿Me escuchó señor Zicari...? Estamos en contacto con el señor Teleki...

Creo que apreté, simultáneamente, todos los botones del intercomunicador. En una decena de oficinas de Ika-Renault, donde mi trabajo es el de Jefe de Prensa y Difusión, deben haberse enterado que...

—¡Bajo corriendo!

Cuando salí al corredor, Arce por un lado y Alsogaray por el otro, se me unieron. Parece que ellos también tenían su canal secreto con la oficina de telex. Creo que, además, una especie de onda cuyo fluído era emocional, y cuya longitud y amplitud las constituían el sentido de la misión y lo genuino del entusiasmo, unían a todos los niveles de la empresa.

Al comienzo, claro... ¡nos mirábamos un poco como si estuviéramos desubicados! ¿O quizá algo dislocados?

No sé... pero, ahora, cuando pienso en las corridas, en los nervios, en esos días previos en que nuestro ánimo recorría crestas y valles, eufóricos y desconcertados, entusiasmados y perplejos, no puedo menos que justificar algunas sonrisitas “cachadoras”...

No era para menos

Un telex y otro telex

Que fulano se había ido afuera.

Telex

Que el auto roto ya estaba listo.

Telex.

Que mandáramos capot de plástico.

Telex.

Que la nafta de Alemania se “deglutía” las tapas de los tanques.

Telex.

¡Nada...!

¡Que mi vida pendía de un telex!

Y en el telex.. ¡Juan Carlos Demaría! Un hombre que aprendí a valorar en la correcta dimensión de su cotidiano esfuerzo durante estos días. No conoció horarios, ni límites. Recibió las órdenes más imposibles... “¡Búsquelo al señor Teleki en Alemania!” Y al ratito, el acompasado golpetear de las teclas nos traía...

ATENTO BAIRESE SEÑOR TELEKI EN LÍNEA

ATENTO BAIRESE...

MOM PLS ZICARI AQUÍ EN UN MINUTO

MOM PLS

Y al rato volábamos —más que corríamos— a Ezeiza, con los bolsillos llenos de trompetas para los carburadores, de nuevo diseño, o repiqueteaban los teléfonos pidiendo a uno una cosa, a otro, otra, y a todos la preocupación, el esfuerzo nunca negado, para el mejor éxito de la Misión Argentina.

¡Pobre Graciela! Graciela Carballo es mi secretaria. Ha hecho milagros en estos días para conservar el ritmo de trabajo normal de la empresa, mientras nosotros no nos apartamos de la radio y grabamos y escuchamos nuevamente cada transmisión y corremos del telex para aquí y de aquí para el telex.

Toda la empresa es un nervio sensible. Creo que si alguien se decidiera a requisar todas las radios a transistores que se contrabandean en estos días en bolsillos y

carteras, podrá fundar el “Emporio del transistor usado”. Y en todos los niveles, sucede algo similar. Cuando paso por otras oficinas, las máquinas de escribir enmudecen y el interés se aleja del trabajo específico de cada uno para volcarse con auténtico entusiasmo, en la Misión Argentina.

¡Si hasta el señor Lavaud, nuestro presidente, hace un poco la vista gorda...! Es que su propio entusiasmo marca un nivel.

La otra noche debió concurrir a una comida en el Plaza Hotel. Lo acompañé. Como me resistía a quedarme sin información aunque fuera por dos o tres horas, llevé conmigo una pequeña radio. Y en la mesa con la complicidad y la anuencia de quienes me rodeaban, no perdimos detalle de lo que acontecía en Nürburgring. De vez en cuando, el señor Lavaud, que estaba en la cabecera, con una expresión muy particular de su rostro, inquiría sobre las novedades. “Todo bien, seguimos primeros” era la muda respuesta que le enviaba, nada más que con la cara de alegría que no he podido, ni quiero, borrar del rostro.

Ha sucedido de todo. Hasta lo insólito. ¿Les cuento? Resulta que Mario Pallero, uno de los eficaces colaboradores de Carlos Lobbosco, nos vino con la historia — comprobada como cierta— de que actos de risueña brujería tenían lugar en algún rincón del edificio de la calle Sarmiento.

Decidí comprobarlo en persona. Aquí digo el pecado, aunque no el pecador, porque la verdad es que me debí sumar a las risas cuando verifiqué que en un tablero, donde se habían colocado las fotografías de los enemigos más temibles del Torino, se practicaban los ritos de la más bullanguera e informal brujería. Que a tal auto le clavaban un alfiler en el radiador. Y a aquel otro en el diferencial. Y al de más allá en el motor. Pero... ahora dudo... ¿me creerán si les digo la verdad? ¡Al Ford Capri le perforaron el radiador con la consabida agujita...! ¡Y fue la pérdida de agua por el radiador la que motivó el recalentamiento, que derivó, horas más tarde, en una junta de tapa de cilindros quemada...! “Claro... ¡yo en estas cosas no creo, pero que los fantasmas existen... ¡existen!” nos decía Fulano “Semáforo” de Tal, porque al improvisado brujo de marras, el apelativo de “Semáforo” creo que ya no se lo saca nadie...

AQUÍ ZICARI FAVOR TELEKI EN LÍNEA...

MOM... PLS... MOM... PLS...

MENSAJE PARA SEÑOR LAVAUD DE PARTE FANGIO. TODO NORMAL PROSEGUIMOS PLAN ESTABLECIDO. ALTÍSIMA MORAL EQUIPO. SALUDOS INTEGRANTES MISIÓN ARGENTINA. RECIBIDO BIEN....

CORRECTO. PROSIGAMOS MENSAJES DE ACUERDO A SISTEMA PREVISTO. FINALIZADOS PASAREMOS NOSOTROS LISTAS DE MENSAJES IDÉNTICO ORDEN. FELICITACIONES PERSONALES MÍAS...

GRACIAS Y DAMOS COMIENZO. DE ORESTE BERTA FAVOR LLAMAR TELEFÓNICAMENTE...

BI... BI... BI...

PRÓXIMO CONTACTO DE ACUERDO HORARIO ESTABLECIDO. MANTENEMOS DEDOS CRUZADOS. SUERTE. BI... BI... BI....

Descarté el ascensor. Con el rollo de telex en la mano, subí corriendo las escaleras. Al entrar a mi oficina y ver la expectativa en todos los rostros, autobauticé el sector...

—Atento todos... Aquí el “centro de comunicaciones IKA-RENAULT”, para difusión inmediata...

Me reí. Nos reímos todos. Y comenzaron a funcionar los teléfonos furiosamente.

CAPÍTULO XIII

*En el restaurante del Sport Hotel
Tribune. Son las 19,00 hs. del día
jueves, 21 de agosto.*

VIVÍAMOS ASÍ

por “CACHO” FANGIO
y EDUARDO RODRÍGUEZ CANEDO

—Che, “Cacho”... ¿qué tal se maneja “la Banana”?

—Quedó bastante bien. Al principio me parecía un poco raro el andar del auto, sobre todo en la recta, pero te acostumbrás enseguida.

—Es que estos mecánicos son unos fenómenos... ¿Sabés qué dijo tu “viejo”...? Que con este grupo de mecánicos era capaz de ir a cualquier lado del mundo.

—Y tiene razón. Che, “Chino”...

—¡Un momentito...! No te permito... **señor** “Chino” Rodríguez Canedo.. ¡por favor!

—...¿Lo viste por ahí la “Nene” García Veiga?

—¿Dónde querés que esté? ¡Pegado como una estampilla en los boxes!

¿Supiste lo que le dije a Gastón? Le aseguré que el “Nene” había andado proclamando que Gastón doblaba, en el sinuoso ése, antes del “karusel”, con la manija de la puerta arañando el piso.

—Sí... hombre... Fijate que Gastón lo agarró al “Nene” y muy serio le preguntó qué había andado comentando sobre la manera como él doblaba...

—¿Y el “Nene”?

—¡Primero se quedó sin saber que contestar! Después le dijo... “!Nooo... don Gastón...! ¿Cómo puede usted creer eso...?”

—La verdad es que el flaco se mandó un flor de tiempo...

—Yo lo dije, “Cacho”: traigan un auto que borramos el mito del circuito alemán...

—Algo de razón tenés, pero ... ¡casi te borrás vos al intentarlo!

—¡Epa, mi viejo! Lo mío no fue para tanto... Mirá que “la Banana” sigue corriendo...

—Sí... ¡después que la hicieron de nuevo”

—¿Lo viste a Galbato de chapista...?

—¡Y de pintor! ¿Te acordás cuando se fue en el “karusel”...? Llegó contando que se había salido de pista en “el carretel”.

—¡Pero no te enteraste ni de la mitad, Cacho! Resulta que le pregunté si había sido en el grande o en el chico, y a la primera de cambio lo escucho decir que en el “carretelito” no había que tener cuidado, que el problema estaba en el “carretel”...

—Mirá Eduardo, la verdad es que hay que tener **lo que hacer falta** para renunciar a su puesto en el auto, como hizo Galbato.

—Sí... fue bárbaro... ¿No tenés que ir para boxes? ¿A qué hora te toca el turno?

—Todavía me falta... como cuarenta minutos...

—Bueno... oíme... Andá tranquilo. Todo va fenómeno y con mantener el ritmo alcanza. Mirá que tu “viejo” no te saca el cronómetro de encima... ¡Ahí esta Zurita! Venga, Zurita... ¿quiere tomar algo...?

—... Bueno... Un café.

—Dale, Chino. Pedilos vos, que sabés alemán...

—¡Pobre de vos! Vas a ver... Esperá... Allí viene el mozo que yo conozco... “camariere... tre café, per piacere...”.

—¡Esa no la sabía...! ¿Ese mozo habla italiano?

—¡Qué se yo...! Esta mañana, los del equipo Lancia le pidieron café en italiano y lo trajo...

—¿Cómo van las cosas, Zurita?

—Al pelo. Todo normal. “Cacho”: habría que convencer a Fangio de que vaya a descansar un poco... Hace cualquier cantidad de horas que está en pie...

—Sí... pero... ¿quién lo convence? Decile vos Eduardo...

—¡Me va a hacer mucho caso...! Fijate que ayer... sí.. creo que fue ayer... (¡ya tengo los días todos mezclados!) Teleki le fue a decir que tenía que ir a un copetín que daban los del Club, los del Royal Motor Unión...

—¿Y...?

—Y... que no quería ir. Comenzó con eso de “¿Le parece que yo debo ir? Yo tengo que estar aquí, con los muchachos...” Al final fue, y resultó que los generales, el alemán y el belga, estaban esperando, y los directivos también. No pensaban empezar el acto hasta que él llegara...

—es que Fangio es bárbaro... Mirá, Cacho, no lo digo porque vos estés aquí... ¿Vos sabés cómo nos acompañó...? Hubo días que estuvo en pie desde las 7 de la mañana, corriendo de un lado para otro, y eran las tres de la madrugada siguiente y estaba con nosotros, nos daba charla, nos contaba anécdotas y hasta se ofrecía a ayudarnos... ¿Sabés como levantan la moral esas cosas?

—Hablando de los generales alemanes y belgas... ¿ustedes saben el cuento que le hicieron al gordo Casarín...? Resulta que... ¿se acuerdan el día que entró el ejército belga? Bueno... venían encolumnados, por el camino y... claro; llevaban pintada la bandera belga, no la alemana, en todos los vehículos. Además los uniformes son diferentes. Y alguien le dijo al gordo que los belgas estaban invadiendo Alemania... ¡Se viene la guerra! le dijeron...

—¿Y el gordo?

—El gordo, con sus más y con sus menos, siguió haciendo el asado. Por ahí dijo, a las cansadas... “Dejalos, que cuando le sientan el olor a este asadito... ¡se olvidan de la guerra!”

—Guerra es la que nos están haciendo los Lancia...

—¡Y no te olvides del Ford Capri!

—Fangio dice que hay que dejarlos. Que la carrera recién empieza mañana...

—¡Ya pasó la mitad... justo... mitad de carrera!

—¿Qué te parece, “Chino”...? ¿Qué dirán en Buenos Aires...?

—¡Imaginate...! Yo no creo que nadie esperaba una cosa así...

—¡Nosotros tampoco!

—¿Podés dormir bien entre turno y turno?

—Más o menos. Trato. Lo que pasa es que todo te da vueltas en la cabeza y seguís viendo el circuito que pasa delante de ti, como si fuera una película... Mirá:

creo que los que mejor duermen son Copello y Gastón. Ahora... en la pista no se duermen... ¿Eh?

—El que anda como si fuera un reloj es “el Mosca”... ¡debe tener un cronómetro en el cerebro!

—¿Y Luisito...? ¿Viste el repunte que se mandó al comienzo de la carrera...? Pasaba autos como si fueran postes de teléfono...

—Hablando de postes... ¿viste cómo quedó el Porsche oficial, el N° 11? Ese sí que no tenía seguro...

—¿Cómo seguro...?

—Sí... hombre... seguro contra árboles,. Como teníamos Berta y yo. Sobre todo Oreste... ¿Cómo creés que se puede pasar por adentro de un bosque, a fondo y de costado, y no tocar un solo árbol...?

—Allí va Galbato...

—“Oxidensen”, Herr Galbato...

—Hola, muchachos. Che, Cacho... ya tenés que irte preparando... Te falta poco para el relevo...

—Si. Mejor me voy yendo.

—Yo te acompaño.

—Yo también.

—¿Vamos..?

—Abrigáte Cacho... ¿No te digo...? Ya empezó a llover de nuevo!

CAPÍTULO XIV

*En el circuito de Nürburgring,
el viernes 22 de agosto de 1969.
Quedaban, en carrera, 34 autos, sobre
79 anotados inicialmente.*

¡CONTROLEN EN TIEMPO DE LUIS...!

por ORESTE BERTA

Llevamos 48 horas en carrera. Dos días enteros. Sin embargo no tengo la sensación de que hubiera pasado tanto tiempo. O tan poco. Quizá se pierda algo, en este tipo de carreras, la noción de medida del esfuerzo. Es posible que al trastocarse todos los horarios, el mismo hecho de vivir —prácticamente— dentro del box y dentro de la carrera, origine esta sensación. No estoy cansado. Sin embargo debiera estarlo; pero quizá lo esté y no me dé cuenta y sea el clima de todo esto lo que nos permite seguir así, como si recién hubiéramos comenzado. Lo que me molesta es la garganta y la fiebre. Menos mal que tenemos médico cerca. De todas las cosas... ¡pescarme una angina! También... ¡nos mojamos más que si hubiéramos ido a hacer sky acuático a Villa Carlos Paz! Ni me quiero acordar de lo que fue el diluvio del miércoles al medio día... Si nosotros, desde boxes, no veíamos nada... ¡me imagino lo que sería desde adentro de los autos y en carrera! Con Fangio nos intercambiábamos miradas... No hacían falta palabras ¡Hasta se inundó el box, y tuvimos que andar rescatando las cosas que navegaban y sacar luego el agua con los medios que disponíamos! Fue Jorge, sí, Jorge Cupeiro el que hizo una disparada hasta Adenau y volvió cargado de botas

de goma y medias gruesas y demás. No quiero ni pensar en la mala suerte de Jorge.. Sin embargo, recuerdo que Juan dijo... “Tengo miedo que esta agua tan fuerte nos saque los autos afuera”. Pero no me parece que sería muy justo quejarse. Queda...

—Carlos... fijate... ¿cuántos autos quedan en carrera?

—Treinta y siete —me comentó Lobbosco. Estamos por arriba de la proporción... Claro.. a nosotros nos quedan dos autos, de tres que comenzaron.

Y hemos pasado, ya, más de la mitad de la carrera.

¡Las de cosas que han pasado! Desde el año pasado, cuando vinimos de observadores... Recuerdo que allí enfrente, sentados en esa tribuna, estaba con nosotros.. también... Edgardo Boschi... ¡Sí!... si habremos conversado sobre el proyecto y las posibilidades, también con él, aquí, y con Lobbosco y con Fangio, y después, en Buenos Aires, con la gente de Ika-Renault... Y más o menos todo, después de esos días que anduvimos con problemas, pareciera haberse enderezado.

La adaptación, los primeros días, fue difícil... la serie de accidentes... inclusive el mío... ¡nos tuvo a mal traer! Un momento crucial fue la decisión de arreglar el auto con el que “se fue afuera” Rodríguez Canedo o presentar el equipo incompleto. Todos dimos nuestro punto de vista y, cuando se arribo a la conclusión de “equipo completo”, creo que no faltó ni un pedacito de voluntad para que, no solamente se hiciera así, sino que se hiciera agotando los mejores recursos disponibles. Y ese es el resultado... ¡allí pasa Di Palma en el N° 1!

Los autos están algo distintos de cuando llegamos, pero estoy seguro que para bien. Tienen unos kilos de menos, el rodado más ancho los ayuda y los motores... bueno... ¡girando a este régimen no pueden tener problemas! Hicieron un buen trabajo con “la Banana...”

—¿Qué tiempo hizo Luis, don Pablo?

—¡Catorce... diez y ocho! —Informó Macagno. OK. Que siga así.. ¡va al pelo! Me quedé observando cómo escribían, con grandes caracteres en tiza blanca, sobre la pizarra de marcación el último tiempo de Di Palma. Hay que mantener a los pilotos informados, guiarlos. En este tipo de competencias el piloto no puede tener mucha idea de lo que debe hacer. Sólo sabe lo que está haciendo... Hay pilotos que son un verdadero reloj y, en un circuito largo como éste, sólo tienen diferencias de muy pocos segundos entre vuelta y vuelta. Sin embargo, aunque

estén andando en el ritmo, es mejor guiarlos, continuamente, marcándoles los tiempos... Nadie está exento de seguir, instintivamente, el ritmo de otro auto, poco a poco, y abandonar así su propio plan de carrera. Y en estas carreras tiene que haber un plan. Y método. Para correr, para los abastecimientos, para los relevos, para dormir... Eso... ¡hasta que te rompen el método...! Resulta que... creo que fue la segunda noche... yo me había instalado dentro de una pequeña carpa que habíamos armado dentro del box. Una de esas carpas pequeñas, como de alpinista, donde cabe sólo una persona. Me había quedado semi-dormido o estaba semi-despierto; no sé cuál de las dos cosas. Lo cierto fue que en un momento dado oigo gritar... “¡Fuego!”. Creo que tardé menos tiempo en estar fuera de la carpa y con el matafuegos en la mano que lo que me lleva el contarlos... Salté la pared interior del box y con el matafuegos funcionando me acerqué al auto incendiado que estaba comenzando a arder, justo, justo al lado de nuestro box. Por suerte que se apagó pronto y nada de lo nuestro corrió peligro... pero... ¿volver a dormir...?

Además he descubierto que, por lo general, la gente tiene mucha mayor resistencia de lo que supone. Una vez que se inició la carrera, el equipo de mecánicos —que hasta ese momento había trabajado como un solo grupo, manteniendo muy elásticos, pero similares horarios— se dividió en dos, para alternarse en la posición de atención mecánica que pudieran necesitar los autos. Sin embargo los horarios continuaron siendo elásticos, aunque, ahora, disímiles... Es como para estar orgulloso de todo el grupo. Y lo estoy.

El que está andando, me parece, cada vez más fuerte, es el Ford Capri... Va a ser mejor controlarlo.

—Berta... El Ford Capri está girando en 13'10"...

Hay que seguirlo, a ver qué hace. Esta muy lejos de nuestros autos, pero más vale tenerle el ojo encima.

Lo que no me gustó mucho fue la parada de Luisito por ese corte de luces... Pero siguió sin problemas. El auto anda bastante bien y los pilotos ya están bien acostumbrados.

Con los Porsche afuera de carrera... los B.M.W. que quedaron demasiado atrás... la contra está en el quipo Lancia, en los Mazda y, ahora... ¡el Ford Capri! hay que seguirlo de cerca. Yo no sé... me parece... si no nos pasa nada...

—Controlen en tiempo de Luis...

—Ya tendría que haber pasado. Van... ¡catorce... treinta y cinco!

Me gustó. Catorce treinta y cinco. ¡Quince minutos! De allí en más, cada minuto tuvo la intensidad del valor de sus sesenta segundos. Fueron nueve... Nueve minutos de espera infructuosa. Al cumplirse 24' del último paso de Luis, supimos, entonces, que nos quedaba un solo auto en carrera. Y a lo infructuoso de la espera, se sumó la angustia de la incertidumbre.

CAPÍTULO XV

*En el circuito de Nürburgring,
en la madrugada del 22 de agosto.*

¿POR QUE NO IBA A LLORAR?

por LUIS DI PALMA

¡Sí...! Llegué llorando a los boxes y... ¡qué hay? ¿Qué tiene? ¿Quién puede saber, sino el que lo pasó, lo que significa perder un auto así, a esa altura de la carrera? No fue lo mismo que otras veces. No fue igual a nada que yo haya experimentado antes.

Todos saben que yo, alguna vez, me he ido afuera. Creo que jamás podré olvidar lo que fue mi primer vuelco... la sensación de haber perdido el control... los tumbos del auto... sentir esa extraña fuerza que parecía quererme arrancar del asiento... los ruidos del metal que se dobla... de los vidrios que se astillan y luego... el silencio. El silencio repentino, que parece total, como si el mundo se hubiera detenido en ese mismo instante. Sí, ese es un recuerdo que a ninguno de nosotros le gusta tener como compañero de almohada.

Pero esto... ¡esto fue distinto! Peor. Mil veces peor. Y no por el golpe, que no llegó nunca, ni por los destrozos, que no existieron. Para comprenderme hay que conocer toda una historia y recién entonces sabrán porqué un hombre puede llorar, aunque no le haya pasado nada.

Traten de ponerse en situación. Piensen en todo lo que se había conseguido ya, en cuántas personas habían comprometido muchas cosas (y cosas muy importantes) para que existiera la Misión Argentina. Para que un grupo de pilotos estuviéramos girando, haciendo entrenamiento, en el circuito de Nürburgring.

Piensen, ahora, en los primeros resultados. En el largo y cansador trabajo de los mecánicos, que deben pasarse horas y horas al lado de los autos, corrigiendo una cosa, mejorando la otra o remendando lo que los pilotos rompimos...

¡Yo lo sé bien, porque lo he hecho! Piensen que un accidente hizo que se descartara un auto, que quedó tirado en un rincón, como inservible. Y que otro “fuera de pista”, de peores consecuencias que el primero, redujo el equipo a sólo dos Torinos.

Entonces sucedió lo que creo que sólo los argentinos somos capaces de hacer: Fangio, Berta y Lobbosco cambiaron ideas, conversaron con Macagno y con Zurita, y decidieron que aquel auto, el que había quedado tirado en un rincón, como inservible, correría las 84 Horas de Nürburgring... ¡De los dos, hicieron uno...! Lo llamamos... “la Banana”.

A todo esto, sabíamos que una de las cosas contra la que más deberíamos pelear era contra el peso de los autos. Mayor peso significa mayor desgaste de frenos y neumáticos. Entonces yo pensé en la posibilidad de encontrarle un ritmo al circuito, utilizar los frenos lo menos posible, y poca caja para cuidar el embrague, y también lograr que el motor no trabajara muy “arriba” en vueltas. Lo busqué, practiqué, me equivoqué algunas veces, acerté otras, hasta que di en la tecla. Traté, en esa forma, de encontrar “el tiempo” como para girar en carrera y cuando supuse que lo había logrado, pedí que me controlaran. Andaba bien. Conversé el tema con los otros muchachos, y llegué a la conclusión de que todos habían pensado más o menos lo mismo. Les conté como lo hacía yo, cómo me había salido, cómo usaba el freno solamente dos veces a lo largo de una vuelta y la segunda velocidad sólo una vez... ¿Se dan cuenta que lo que nosotros queríamos era cuidar los autos...?

Ahora piensen, un poquito, en lo que significó, para el grupo de mecánicos, el fabricar “la banana”. Si nosotros casi no lo podíamos creer... ¡la cara de los alemanes era impagable!

Así fue que largamos la carrera, después de todos estos inconvenientes, con tres autos. La verdad es que “la Banana” era poco menos que “la sensación”. Para Galbato, para Cacho Fangio y para mí, que integramos el equipo, antes que Galbato ... (¡qué tipo sensacional!...) cediera su puesto a Gastón, “la Banana” también era una sensación... ¡pero distinta!

Resulta que el auto había quedado bastante derecho, pero... algo tenía que lo hacía más raro que cualquier otro que yo haya manejado en mi vida. En la recta era difícil de llevar... ¡pero doblaba fenómeno! Luego que Berta hizo unas correcciones finales, quedamos bastante contentos. Además... podíamos correr, y eso... ¿les parece poco? Pero sigan pensando en todo lo que significó el poder poner ese auto en la pista.

Largó Carmelo. Todo anduvo bien. Cuando lo reemplacé... ¡qué se yo...! me equivoqué... me trabuqué con el asunto de pasar justo a las cuatro de la madrugada por el control, y resulta que quedé como a siete minutos. Sin variar mucho el ritmo comencé a pasar autos y autos y autos, y fuimos arrimando en la clasificación. Al día siguiente, sobre el medio día, cuando llovían sapos y culebras... ¡se fue afuera Cupeiro! Allí quedo el auto, intacto, sin un rasguño. Sólo quedaban dos autos. Y uno de ellos, “la Banana”.

Jorge cree que sabe disimular, pero... ¡la bronca le quemaba por dentro...! Sin embargo, yo quisiera decirles que cualquiera de nosotros pudo haberse ido afuera durante esa tormenta. Tan es así, que vimos un montón de autos que quedaron sembrando el circuito. Y sin contar los que no pudimos ver porque se habían ido abajo!

En fin... ¡que nos quedamos con dos autos! Se integró entonces Gastón Perkins al equipo de “la Banana” y seguimos tirando y tirando, sin pasarnos de rosca, porque Fangio y Berta nos guiaban continuamente, hasta que llegamos a escoltar al Torino N° 3. Pero esto, que se cuenta así de fácil, no fue sencillo de hacer.

Por eso les pedía a ustedes que piensen en cada esfuerzo, en cada sacrificio, en lo que significó el llegar con dos autos a las posiciones que ocupábamos en ese momento de la carrera. Y en todo lo que hubo que poner, de valores humanos, para que “la Banana” pudiera largar la carrera.

Y entonces, cuando todo estaba casi hecho, cuando nos pareció que tocábamos el cielo con las manos... entonces... ¡entonces me toca a mí el problema de las luces!

De golpe me quedé ciego. Lo peleé. Traté de adivinar la curva. Doblé, pero me había pasado del radio. Hice todo lo que pude, pero me fui afuera. Y no pude regresar al circuito.

Y entonces... ¡Sí! Llegué llorando a los boxes... ¿Entienden ahora porqué un hombre puede llorar, aunque no le haya pasado nada?

CAPÍTULO XVI

*Nürburgring, en horas de la
mañana del viernes 22 de agosto.*

LA VERDAD... ¡A MÍ ME DIO UNA BRONCA BÁRBARA!

por IVONNE GIBSON DE PERKINS

Resulta que yo estaba chocha por cómo iban las cosas. No es que sea una fanática pero... seguro que, si no se corta la luz, gana "la Banana"... ¡hubiera sido bárbaro!

Para entonces los argentinos brotaban de toda Europa y caían a Alemania y los mozos del restaurante nos conocían y nos reservaban la mejor mesa... Era fenómeno, ver a los argentinos unidos, "hinchando" por una misma cosa, los autos que andaban como la gran flauta y, aunque una no supiera el idioma ya pescaba la onda de lo que la gente decía.

Después, esa admiración... Era como Fangio volviendo... pero, en vez de Fangio, sus autos. ¡Pobre Luisito! ¡Ay! A mi me dio una bronca bárbara. Da rabia, sobre todo que se haya quedado por una cosa tan estúpida. Yo aprovechaba para dormir cuando dormía Gastón, pero justo ese día, se me hizo un poquito tarde. Entonces fue pensando ... "¡Huy...! ¡Gastón ya debe estar corriendo!" Pero, cuando llegué a los boxes me dijeron: "Luisito tuvo tal problema..."

¡Qué se yo! Es la impotencia lo que más mortifica, porque si hubiera sido un problema-problema, un palier o el diferencial o algo así... pero... ¡por cortarse las

luces...! ¡Por un cablecito estúpido...! Además, si hubiera sido de día no pasaba nada, pero, en fin... Así son las carreras.

Yo nunca tengo miedo cuando corre Gastón, porque le tengo una fe bárbara. En esta carrera menos todavía, porque no era una carrera de “a fondo”, de esas que todo el mundo va “al mango”. Aunque algunas veces Gastón se tentó. Recuerdo que cuando el Ford Capri los alcanzaba, Gastón hizo una vuelta en algo así como 12 minutos y pico... y en seguida Fangio puso banderas y carteles por todos lados, para que aflojara. ¡Qué bárbaro Fangio...! Se quedó levantado... ¡pero muchísimo! Estaba en todo. Además, cada vez que paraba uno de los corredores, le daba una palmada, un aliciente... “Bueno, hermanito, estuviste muy bien...” ¡y qué sé yo!

¡Qué bárbaro Fangio! Las diez mujeres más monas del mundo no llaman tanto la atención como él. Es increíble... ¡Y cómo trabajó y se preocupó! ¡sabíamos tanto del reglamento como el que más, y tenía a todos supercontrolados... Tanto, que uno de los directivos (uno alto, grandote, rubio, muy serio) dijo que de todos los equipos éramos el más correcto, en todo. Y eso que hay equipos con mucha experiencia. Y los italianos que son muy divertidos y, además, unos japoneses, pero... ¿quién va a entender japonés? Están de lo más recluidos en sí mismos. A mí, los que más me llaman la atención y charlamos y dicen “chau” y qué sé yo, son los italianos.

Pero... ¡que rabia! por un cablecito estúpido nos quedamos con un solo auto. Y Gastón de a pie, por segunda vez... Pero esto va a salir bien, y yo... no sé... pero me encantaría intentarlo otra vez el año que viene... Aunque Gastón dice que los demás también se vana a preparar mejor y que va a ser tan difícil como ahora. La verdad es que, con todas las piñas que hubo, que no se le haya pasado nada a nadie ya es bastante suerte...

¡Pobre...! Yo aquí, lamentándome por Gastón, y esa monada de chico que es el “Nene” García Veiga ni siquiera tuvo la posibilidad de subirse a un autos. Está bien que Gastón haya tenido mala suerte por partida doble, pero corrió en dos autos y... no es que yo sea una fanática de mi marido pero... seguro que, si no se corta la luz, gana “la banana”. Hubiera sido bárbaro...

*Desde la habitación del hotel, en
Adenau. Viernes 22 de agosto, a las 7,00 hs.*

**¿DE SUPLENTE?
DE PINCHE, DE LAVAPIEZAS, DE
CUALQUIER COSA**

por NÉSTOR GARCÍA VEIGA

La verdad es que yo soy bastante madrugador, pero... ¡cómo cuesta despegarse de las sábanas cuando, durante días, uno sólo ha dormido unas pocas horas...! Ya son las 7.00 horas. Me caigo de sueño y me muero de ganas de ir al circuito. En mí, como en todos, gana el circuito.

¡Qué circuito! Es bárbaro, no te permite ni un error, pero ahí adentro te divertís como un loco... ¡lo que sería correr SP en Nürburgring...! Una carrera no muy larga. Unas 15 vueltas, pero así, a cara de perro... Te pasás Néstor... Apenas si sos suplente y ya estás pensando en Sport Prototipos... ¡pero sería bárbaro!

Mejor me miro al espejo y me pellizco. Si soy Néstor García Veiga, me dicen “el Nene” y estoy en Nürburgring. Cuando Fangio llamó por teléfono a mi casa y me preguntó si quería integrar el equipo... no sé... creo que fue la emoción más grande que he recibido en mi vida. ¿De suplente? Yo hubiera venido de pinche, de lavapiezas, de cualquier cosa. Y traté de colaborar de una forma u otra en el equipo. No he sabido bien en qué porque yo... de mecánica, no entiendo mucho, pero de cualquier manera... colaborar, en cualquier cosa, en lavar los vidrios de los autos, en limpiar los faros. Aunque sea, no poniéndome en el camino de nadie, no molestando.

¡Cómo me gusta esto! Si me preguntaran qué es lo que más me gusta diría que... ¡todo! Aún el no correr. No por mí. Y estoy muy contento de no haber tenido que correr; eso, por mis compañeros. Pero pienso que por ahí con suerte, se me da el año que viene o el otro... qué sé yo... pienso que alguna vez podrá ser. El doctor De Las Heras —algunos le dicen “El Tordo”, porque le tienen más confianza, yo lo llamo por el nombre, Lino—, me preparó como si fuera a correr. Dice que soy suplente y que tengo que estar listo para cualquier cosa. Pero estoy mucho más contento así, con que no haya sucedido nada. Pero este circuito es una bomba... Al comienzo me costó bastante conocerlo; era difícil de andar el primer día. Hubo algunos que lo aprendieron más rápido, pero a mí me costó bastante. Lo fenómeno es cuando agarrás un ritmo y le dás y le dás... Es un circuito bárbaro. Aprendí cualquier cantidad. Anduve de día, de noche, con lluvia, con niebla. Aprendí un montón. Y eso lo voy a poner en práctica cuando se corran, en Buenos Aires, las 25 Horas. De todo saqué experiencia. Y de todos. ¡Qué plato don Gastón! Para decirme que tenía que andar rápido, me marcaba “palo y palo”, pero como había que cuidar el auto, agregaba 4-2/4-4. Yo no sé si los alemanes entendían eso, pero a mí me hacía reír el cartel de “palo y palo 4-2/4-4. Como si me dijeran: “andá a fondo, pero no lo pasés de 4.400 r.p.m.”

Lo que sí entendieron los extranjeros es que trajimos un auto en serio y un equipo igual de serio que el auto. Al comienzo no nos pasaban bolilla. Que el auto era muy grande... muy pesado.. ¡qué se yo! que Fulano corría tal marca... que Mengano tal otra.. que el campeón del año pasado... Lo que yo sé es que a esta altura deben haber incorporado una palabra nueva al idioma alemán, porque en todos lados escucho “Torino” de aquí, “Torino” de allá. Antes era “que en la niebla íbamos a tener que parar” que a los argentinos en cuanto llueva “no los vamos a ver más”... pero hubo niebla y llovió como si fuera la única cosa que les quedaba por hacer en el cielo. La verdad es que se les puso muy feo a los tres autos... ¡Andaban haciendo piruetas bajo un diluvio que era como para el Arca! Pero todo pasó y eso no lo esperaba nadie. Es sensacional. Y estoy aquí y aunque no le ponga el físico a ningún auto (que no lo quisiera) estoy aquí, soy parte de todo esto y, para mí, es lo más grande que me ha ocurrido en mi vida. No me puedo perder nada. Ni un momento. ¡Me voy al circuito!

*Nürburgring, al amanecer
del día viernes 22 de agosto de 1969.*

...Y LA ANGUSTIA FUE MI COMPAÑERA

por JOSÉ T. ONETO.

Los primeros reflejos del alba comienzan a iluminar este viernes, cuando decido tomarme un descanso. Desde el martes hasta este momento (las 5.30 de la mañana), mi contacto con la almohada apenas si alcanzó a 5 horas en total. Camino del hotel, voy haciendo un “racconto” de todo lo vivido. Sin desvestirme siquiera me tiro boca arriba en la cama, las manos entrelazadas en la nuca y apretando los párpados como para apurar el sueño que no llega, pese al cansancio. Pero los nervios pueden más que la fatiga. La visión retrospectiva anduvo desandando el tiempo hasta el instante en que Di Palma apareció en los boxes confirmando la noticia de su “no va más”. Ahora lo que tiene vigencia es esa imagen del coche N° 3 punteando la competencia.

Tengo necesidad de dormir. Comprendo que si pierdo este par de horitas de descanso ya no tendré reposo hasta entrada la noche del sábado. Sin embargo, cuando no es el rumor de los autos pasando, que el viento empuja hasta mí, es un teclear del telex que no me abandona; que como un fantasma penetra en mis oídos, recorre sus laberintos y regresa. Creo enloquecer. Necesito dormir. Es el arrastre de 19 días digitando sobre un teclado, que se ha incorporado a todo mi ser y se agita en repiqueteo infernal.

De cuando en cuando el martilleo penetrante, cede. Es para dejar paso a otro rumor que, aunque apagado, se filtra por la ventana sin persianas de mi

habitación. Se trata del rumor alegre, sonoro, vibrante, del escape del Torino. Cada 14 minutos, aproximadamente, se repite la música argentina. Y ya no pienso más en dormir. Ni siquiera entorno los párpados. Sólo espero el momento en que el Torino encara la “chicana”.

Y no aguanto más. El reloj me dice que son las 8 y monedas. Me pongo de pie y en instantes más estoy en marcha hacia el circuito. Pero me detengo brevemente en el puente de la “chicana” a esperar el paso del coche N° 3. El suspenso se prolonga. Y vuelvo atrás el tiempo en la memoria. Y pienso en Fangio, en su larga vigilia con los pies sobre un bidón porque el box está inundado. Veo a don Pablo Macagno con el cronómetro y la planilla, arrancándole rezongos trasnochados al mate que ceba Cordero, o Sanz o Giacone, mientras los demás mecánicos se turnan enarbolando las pizarras y Berta remedia el reposo del guerrero dentro de la carpa, con un problema de angina rebelde...

Vuelven a desfilar como en una galería de cuadros, todos los rostros familiares de tantos días vividos como ermitaños. En Nürburgring. La pena de Di Palma, el gesto de amargura de Perkins por su doble “quedarse de a pie”; el dolor interior de Cupeiro, la nobleza de Galbato en su renunciamento, la solidaridad de Cacho Fangio y García Veiga; el toque de humor de Rodríguez Canedo para matar el tedio, la seriedad mayor de Franco, la inquietud de “Larry” por relevar al compañero; las gestiones sin tregua de Teleki, los cigarrillos devorados por Lobbosco, los termos con cacao preparados por Lino de Las Heras, los asados de Casarín (y su valija fantasma), los emparedados que consiguió Donati, a pecio de oro y las noches en vela de Ruata, Astiz, Verna y “Bioletta”. Y pienso en mis colegas viviendo a pleno todas las emociones, pero también sufriendo el agua, el frío y las vigilia.

Y pienso en la tierra lejana; en todos aquellos que creyeron en la patriada y que ahora quizás estén pegados a los receptores escuchando en las voces radiales de habituales jornadas locales, el mensaje de este sensacional primer puesto que aún mantiene el auto argentino. Y siguen en caravana los recuerdos, desde el día en que dejamos atrás Ezeiza rumbo a eso que algunos tildaron de aventura imposible y que hoy ha trocado en “misión posible”. Y pasa el tiempo y el Torino no aparece. Van 13 minutos... ¡Ahí está...! El bramido lo delata. Los cambios se suceden y la trompa agresiva del auto argentino emerge de la curva; y al pisar sobre la recta del puente, revienta un trueno que resquebraja los cristales del aire.

Ya pasó; se pierde en el fondo de la recta . Pero una rumorosidad, acaso desusada, deja un poco en suspenso la repentina alegría que experimenté ante esa presencia que permitía seguir alentando esperanzas. Algo no anda bien, me digo en reflexión inmediata. Y una nube oscura, la de la duda, se suma a la tropilla de bajas nubes amenazantes que el viento arrea rumbo a cualquier parte.

Y estoy otra vez en el circuito. Son las diez y cuarto. No hace falta preguntar nada. La pizarra indica al coche N° 3 que debe ingresar a boxes, y observo preparativos e inquietud en la gente argentina. Por ahí, siempre procurando no ser inoportuno, me atrevo a averiguar algo más. Efectivamente, aquella rumorosidad era anormal. El escape estaba suelto. Pasan unos minutos y aparece el Torino (Copello al volante). Manos ágiles y diestras manejan un alambre como remedio de emergencia para salir del paso. La tarea lleva 2m45s. Lo suficiente para que el auto sea castigado con tres vueltas de descuento y de esa manera deje de ser el puntero de la competencia, bandera que mantuvo en alto a través de 57 horas. A partir de ese momento es el Ford Capri, N° 7, el auto que marcha a la vanguardia. Duele. Nos habíamos acostumbrado mal. Llegamos a olvidarnos de que, humildemente, vinimos a competir; a entregar una imagen argentina. Y ahora nos molesta abandonar la delantera; nos produce desaliento. Pero más en frío, reflexiono y se me ocurre que éste es “un triunfo que no necesita bandera a cuadros...”. Y en esa inteligencia me dispongo a seguir la tarea.

Ha transcurrido una hora. “Larry, que relevó a Copello, recibe indicaciones para que cambie pastillas de freno y rodado, parte trasera izquierda. Son ya las 11.45 y “Larry” ingresa al parque de reparaciones, donde el piloto puede realizar tareas sin penalización alguna. Y “Larry” comienza la suya. Procede con mucha cautela. Desprecia la rapidez en beneficio de la seguridad. Pero nadie nos quita la angustia, porque el reloj es terminante con su marcha inexorable, y la aguja va estrechando el margen de tiempo para poder dar la vuelta en los 24 minutos que exige la reglamentación de la carrera. Ya “Larry” concluyó con el cambio de pastilla y rodado. Mientras se ajusta el cinturón de seguridad, consulta. “¿Cuánto me queda...?” La respuesta es, “¡Catorce minutos!”. Apenas si se escucha decir... “¡catorce...!”. No necesita saber más y pisa con fuerza y nervio. Va a jugarse una carta muy difícil. Con partida detenida es casi imposible bajar de 14 minutos. El lo sabe, nosotros también, y lo acompañamos. En esa carta nos jugamos todos.

....Estamos viviendo el momento de mayor angustia. Solamente un milagro puede mantenernos en carrera. Diez minutos y diez segundos insumió la detención. Vuelvo la mirada al cronómetro: 12 minutos han quedado atrás... Pero allí se escucha al Torino, ¡está entrando en la "chicana"! Se acerca, ya está frente al control y tembloroso nuestro pulgar hunde con rabia la perilla. Las agujas se clavan en 13m08s. Y mientras pienso en que existen los milagros, la muchachada argentina, brazos en alto y aplaudiendo, señala a "Larry" que entró en tiempo. La mano del piloto haciendo la clásica seña de "O.K.", una sonrisa y un guiño, lleva tranquilidad a todos. Todavía estamos temblando. Clavar 13m08s con partida detenida es realmente un milagro. ¡Increíble".

Está cerca el mediodía. Hace un rato "Larry" intentó repetir su proeza cambiando pastillas y rodado del lado derecho. Pero las pastillas estaban muy duras y los minutos pasaban volando. Calculando que no iba a poder realizar la tarea y dar la vuelta en término, "Larry" dejó todo como estaba y reanudó la marcha. Eso no era el mayor problema. El verdadero está en el escape. Como esta mañana. Acaso más acentuado, pese al recurso del alambre. Y el nervio, la angustia, el cansancio y el sueño, siguen marchando del brazo con el café y el cigarrillo. Son mis trasnochados compañeros. Y con ellos hago un paréntesis en el bar del circuito. A través de sus ventanales sigo la carrera, mientras recopilo apuntes.

Y la rumorosidad del Torino crece... allá afuera, sobre la pista...

CAPÍTULO XIX

*Nürburgring, en la zona de boxes,
transcurridas 60 horas de carrera. Eran
las 13.00 hs. del viernes 22 de agosto.*

LA HORA MÁS DIFÍCIL

por CARLOS LOBBOSCO

Faltaban 24 horas para terminar la carrera. Nos quedaba un solo auto y ya teníamos la seguridad de tener que parar. La primera sensación es de que a uno se le viene el mundo abajo. La tragedia de un único auto que tenga que parara en boxes para reparar una pavada mecánica perdiendo muchos minutos que son otras tantas vueltas menos... te rodea una impresión desoladora. Después una piensa, medita, y volviendo hacia atrás analiza lo hecho antes de la carrera y hasta el momento. Entonces uno se da cuenta que esa pavada, que se pensó tan importante, no deja de ser una pavada en el contexto general de la cosa.

Vuelve el ánimo, el optimismo y la fe. Y el recuerdo. Todo lo que pasó desde hace un año, desde el momento que Ika-Renault decide mandar a Fangio y a Berta a ver esta carrera y se me incluye a mí en esa misión de observar. Estuvimos, vimos y nació una profunda fe en nuestros autos, pilotos y mecánicos. Un paréntesis, por razones empresarias, se tradujo en la imposibilidad de concurrir como equipo oficial de la Fábrica. Pero había que buscar una forma. Había que dar salida a esa fe y la forma surgió... charlamos largo con Fangio... en su concesionaria de Constitución. Llegamos a un resultado: que el nombre de él podría llegar a unir a una gran cantidad de gente y como una empresa privada, como una misión privada pero con sentido nacional, podríamos hacer exactamente lo mismo. Con

igual eficiencia, con igual repercusión para nuestro país. Nuestro objetivo fue, por sobre el problema de parcas: llevar un cachito de tierra argentina a Europa. Fangio y Bordeu, lamentablemente para mí, tuvieron que viajar al extranjero. Quedé solo, con Berta. Pero antes de partir, Fangio tuvo una entrevista con el señor Lavaud y obtuvo los tres autos y los repuestos que hicieran falta. Este fue el punto de partida. Por dos meses, con Fangio y Bordeu en Europa, se podría suponer que recayó sobre mis hombros la responsabilidad del proyecto. Pero no fue así. Tuve el aporte incondicional de mi gran amigo Oreste Berta y algo que era como un cheque en blanco: en nombre de Fangio, porque me había dado libertad absoluta para usarlo y actuar en su representación; me aboqué de lleno al problema de reunir recursos. No hizo falta ver más de diez u once personas. Todas me dieron su aprobación y apoyo. Y no era Fangio el que estaba actuando, pero sí su nombre. Mientras tanto, en Ika-Renault, ingeniería de productos trabajó activamente en el problema de los autos, el ingeniero Leeper y su equipo, con contacto permanente y colaboración de Berta, llevaron a cabo un trabajo de excepción. Mientras tanto el trabajo proseguía en forma de concretar apoyos, recursos financieros, contactos en los que hace a viajes, neumáticos, hoteles, intérpretes y las mil cosas que conforman un operativo de esta naturaleza. Con Fangio de regreso en el país, anudamos todo lo que hubiera podido quedar suelto. El operativo Misión Argentina estaba en marcha. Luego tuvimos una reunión para elegir los pilotos y bien se puede decir que la lista surgió por unanimidad. No sufrimos ese difícil problema... Es que una elección realizada por Fangio no da lugar a dudas. Se puede equivocar, es humano, pero creo que Fangio es tan importante en nuestro automovilismo que hasta tiene el derecho a equivocarse. Así nos embarcamos en esto, que fue todo brillante, y ahora, faltando 24 horas para finalizar, casi se me viene el mundo abajo, en un primer instante. Pero uno piensa, medita y renacen el optimismo y la fe. Después de esas primeras 60 horas, después de ver lo que habían hecho ese grupo de muchachos argentinos, pilotos y mecánicos, de una increíble capacidad humana y profesional, quiero afirmar que podrían sucederse mil problemas de escape, podría explotar el auto en la vuelta siguiente, que a mi juicio estaba todo hecho.

Y el Ford Capri se nos venía encima. Con Berta pensamos en hacer apurar nuestro auto. Tenía resto. Podía girar algo así como 30" menos por vuelta, sin riesgo. Pero, aceptando la total autoridad de Fangio en este tema, lo consultamos.

“No, hermano, nos dijo, si quiere agarrar la punta... ¡dejalo! Faltan 24 horas para que termine la carrera”. Y yo lo miré, vi en él 5 campeonatos del mundo, vi en él muchísimas carreras que ganara “de atrás” y me dije... “palabra santa”. Nos miramos con Berta y el Torino siguió girando en 14’ la vuelta. El Capri tomó la punta, pero sospecho que la extraordinaria intuición automovilística de Fangio había determinado la dificultad para que ese auto, que hacía 24 horas que venía girando en 13’ y aún menos, prosiguiera intacto a ese ritmo. ¡Y se quedó el Capri! Pero nació la tragedia de nuestro escape. No importa, hemos superado otras. Hemos perdido dos autos y sin embargo, ganado la más difícil batalla. La humana. Cuando se quedaron esos dos autos (y esto cubre, tapa y aún valora todo lo demás) hubo una unión tan grande para consolar al caído que después de ver eso el resto se empequeñece. Llegó Cupeiro a los boxes y fueron mil palabras de aliento. Las primeras, las de los mismos compañeros del auto que se habían quedado a pie. Luisito llegó llorando, con un ataque de nervios y sobraron brazos y palabras para consolarlo. Había un grupo humano que superó al golpe material. Y eso pasó en la Misión Argentina y eso fue maravilloso. ¿Qué hubo algún roce, alguna palabra fuerte? Sí... yo tuve mis violentas discusiones con Eduardo Copello, con Gastón Perkins, con Oreste Berta y hasta con el mismísimo Fangio... Pero si alguien me dice que 30 hombres, conviviendo juntos, en una selva, por más de un mes, no han tenido ni un sí, ni un no, entonces yo les digo que allí no hubo 30 hombres, sino 30 muertos.

Pero... ¿cuánto duraba el enojo...? ¿Cuarenta y cinco segundos, o treinta? Creo que... sólo el tiempo que tardábamos en darnos cuenta de que habíamos alzado la voz. El grupo humano se debe valorar en los momentos difíciles, y allí superamos cualquier cosa. Y ahora enfrentaremos otro. Hay que parar... ¿cuánto tiempo? Los manuales de servicio dan una cifra para cambiar el caño de escape. Pero necesitamos otra. Otra que reduzca los minutos, que los contraiga en base a nervio, garra, habilidad. Todos vamos a estar allí. En las manos de Giaccone y de Diez, como si fuéramos la proyección física de un aliento y una esperanza.

CAPÍTULO XX

*Nürburgring, viernes 22 de
agosto, 17.00 hs.*

LO DEL ESCAPE FUE ASÍ...

por GELMINO GIACONE

—Mirá “Gringo”... hay un problema de escape. Va a ser necesario cambiarlo.

Con estas palabras me **abarajó** Oreste Berta cuando llegué a cumplir mi turno a los boxes. Venía yo de descansar 8 horas, porque hacíamos 8 de trabajo y 8 de descanso y, claro... no tenía mucha idea sobre lo que había pasado. Pero la sorpresa me despertó más rápido que la lluvia, que era bastante **tupida**. Sobre el pucho, le pregunté a Comari qué había sucedido.

—Resulta que hará como una hora paró **este muchacho** Copello. Traía puestos los guantes de amianto, todos sucios. Venía con atraso y nos tenía preocupados. En cuanto estuvo a tiro nos dijo que se le había caído el caño de escape, y que tuvo que parar para colocarlo y tirarse abajo del auto. Berta le ordenó que siguiera girando, mientras que con Zurita, preparábamos una chapa como de unos 30 cm. De largo, que **enrollada** tuviera el perímetro del caño de escape. Pensamos que con esa chapa, bien atada con alambre, podríamos sujetarlo en su lugar. Pero resultó que el caño estaba bastante deformado por los golpes y no enfrentaba bien. Siguió haciendo bastante ruido, aunque creo que el problema que hacen “los de la deportiva” no es tanto por el ruido. Dice que tiene miedo que se caiga, y nos dieron tiempo hasta las seis de la tarde para arreglarlo.

Berta nos llamó. No había tiempo para más conversación.

—Ché... “Gringo”... ¿qué pensás vos?

Antes que pudiera decir nada, Berta había esbozado su solución. Poco pude yo agregar, salvo algunos detalles, ya que lo previsto era lo mejor que se podía hacer: acortar el escape, y utilizar sólo el primer tramo, anulando el segundo, de forma tal que el silenciador quedara colocado al finalizar el primer tramo.

Sucede que con las vueltas que pegan los caños por arriba del tren trasero, y sin fosa... ¡ni Mandrake hubiera puesto en escape completo en el tiempo que disponíamos!

Preparamos todo. El turno lo compartíamos Pablo Macagno, Andreu, Cordero, Sáenz y yo. Con éste último, un gran compañero y muy buen hombre, fuimos hasta donde estaba el Torino blanco, el que había sido de ensayo, y lo usamos otra vez como “muletto” para ver cómo presentaban los caños... Queríamos algo así como **coordinarlos**... digamos... desde la salida del múltiple, hasta el enchufe del segundo tramo. Mientras tanto seguía lloviendo, como si en el cielo todo un barrio jugara al carnaval... Cuando volvimos al box, con nuestra parte del trabajo lista, combiné con Pepe Diez —a quien Oreste Berta había llamado para colaborar en el cambio— la forma en que lo haríamos. Berta nos escuchó y nos hizo algunas sugerencias pero, creo yo, lo hizo más para que nos contagiáramos de su tranquilidad que por cualquier otra cosa.

¡A él no se le movía un pelo...! A nosotros... a mí, al menos... ¡no me hubiera bajado ni un trago de agua!

Dispusimos las herramientas. Pude ver cómo, en las cercanías de nuestro box y arriba, en una especie de terraza que domina la pista, la gente se juntaba. Había mucha expectativa sobre lo que íbamos a hacer y cómo lo haríamos. Lo noté hasta en la forma como la gente hablaba. Yo no entendía ni una palabra de lo que decían, pero sabía que hablaban de nosotros.

Oreste Berta dio la orden. El pizarrón asomó su mensaje más allá del muro de contención y Eduardo Copello hizo señas de haberlo comprendido. Nos quedaban apenas quince minutos antes que el auto N° 3 se detuviera en boxes, en la zona penalizada.

Entonces comenzaría a perder una vuelta por cada minuto que Pepe Diez y yo tardáramos en cambiar el escape.

Por décima vez repasé las pocas herramientas necesarias. Luego, mentalmente, hice lo mismo con el trabajo. Pepe tal cosa, yo tal otra. El gato yo, el capot él, los

tubos, las llaves, las juntas. Vos tenés y yo aflojo. ¡Que ningún otro toque nada o nos penalizan!

—¡Que ningún otro toque nada o nos penalizan —repetí en voz alta—. Rodríguez Canedo y García Veiga estaban mudos. Don Pablo Macagno, inmóvil. El grito lo pegó Cordero...

—Ahí viene... ¡ya entra!

Recuerdo que metí el gato y levanté el auto lo más alto que pude. Luego me tiré abajo. Medio tuve que hacerme a un costado, porque el agua que Pepe Diez tiraba para enfriar el escape caía hirviendo... pero... ¡qué se yo! eso casi no se siente con los nervios y, en ese momento, lo único que uno piensa es largar rápido el auto. Así que comencé a aflojar los bulones, mientras Pepe me tenía las tuercas y aguantaba los golpes del capot que, con el viento, le cayó tres o cuatro veces en la cabeza. Hicimos lo más rápido que pudimos. Al salir el último bulón, el caño de escape me cayó en la cara y me quemó un poco. Pero el tiempo corría, aunque no nos diéramos mucha cuenta. Berta, cuando recién habíamos puesto tres de los cuatro bulones, dio la orden de largar. Franco estaba listo. Apenas las ruedas habían tocado el suelo, el motor estuvo en marcha. Miré alrededor y pregunté:

—¿Cuánto perdimos?

—Nueve minutos y ocho segundos —me contestó el señor Merlo—. Recién entonces me di cuenta que, argentinos y extranjeros, nos estaban aplaudiendo.

CAPÍTULO XXI

*Nürburgring, cuando caía la tarde del
viernes 22 de agosto de 1969.*

¿QUIÉN DIJO MIEDO?

por MIGUEL ANGEL MERLO

La tarde golpeaba la rabia de un aguacero interminable. Era el tercer día en que la zona de Adenau, Alemania Occidental, recibía el castigo de una lluvia que, al decir de la gente, no se registraba igual en treinta años. Viernes a la tarde, viernes 22 de agosto de 1969. Por una resolución policial se había notificado a las autoridades de la prueba que el honorable vecindario de Adenau, de acuerdo con los edictos que vedan los ruidos molestos, no estaba dispuesto a tolerar una noche más, mortificada por los caños de escape de los automóviles que se movían dentro del anillo de Nürburgring, al lado de la montaña del Eifel. A la hora tope de las 18, varios automóviles debían afrontar una operación heroica. El Lancia sobreviviente del equipo oficial italiano, un Mazda con motor rotativo Wankel elaborado en Japón, algún B.M.W. que por allí estaba en desacuerdo con sus hermanos de marca y trepidaba por los tubos de salida de gases, y finalmente, el automóvil argentino. El automóvil grande, número 3, blanco, con una sola escarapela azul y blanca y una inscripción que decía su limpia intención: INDUSTRIA ARGENTINA. Entonces, y a plena lluvia, se produce la detención inicial de los castigados. El Lancia fue el primero en abordar la operación de cambio del caño de escape. Los automóviles del equipo oficial italiano, así como los del argentino, eran tripulados por tres hombres que se relevaban de acuerdo

con sus necesidades y conveniencias. Uno de los tripulantes del Lancia era el inglés Tony Fall, 29 años, casado, dos hijos, muy accesible y altamente simpático. Un hombre que me llamó la atención porque al preguntarle si pensaba visitar Buenos Aires, sacó papel y lápiz, dibujó con una perfección increíble el mapa de América del Sud y sobre él estableció las distintas escalas que le iban a permitir pasar en vuelo por la Argentina, pero lamentablemente, dijo, y no por cortesía, “no podré detenerme en esta oportunidad”. Este mismo Tony Fall hizo después pareja con el sueco Gunnar Palm y con él acaba de imponerse en la carrera de cordillera más importante que tiene el Perú, batiendo todos los récords en el llamado “Camino del Inca”. La operación sobre los Lancia consistió en hacer cuatro detenciones consecutivas, considerando que cada una de las vueltas debía realizarse, luego, en no más de quince minutos. Ello le permitiría al piloto mantenerse detenido por espacio de hasta ocho minutos para efectuar las reposiciones necesarias. En las cuatro detenciones, Tony Fall hizo lo siguiente: cambió la tubería de escape, que estaba en infracción por exceso de ruido, sustituyó las pastillas de freno e hizo el recambio total del rodado. Vale decir que cumplió, en una zona no penalizada, mucho más de lo que harían los argentinos, pero en la vereda de enfrente. El genial inglés Tony Fall, fogoneado en Montecarlo, en el Rally de los mil Lagos, en Los Tulipanes, en la Copa de los Alpes, demostró qué tipo de profesional es que se necesita para esta clase de pruebas. Ya he dicho que el piloto acrobático, el virtuoso del manejo, por esa sola condición no basta para cuando se trata de realizar pruebas de resistencia, y este señor nos da perfectamente la razón. A su vez, la operación argentina se realizó “a la criolla” en la zona penalizada, frente al box y con el máximo de desconfianza. Prefiero no agrandar la realidad y no ser el fabricante de los mitos, porque los mitos se devora luego a la verdad. Y cuando la verdad muere ya no es posible reconstruir lo auténtico. El operativo ordenado por Oreste Berta lo jugó a costillas de todos sus efectivos: no hubo alarde de riqueza, ni un despliegue de confianza. Como el reglamento permitía la utilización de dos mecánicos por coche, Oreste Berta dispuso que fueran José Diez y Gelmino Giacone, los dos asistentes que realizaron la operación. A Pepe Diez se le encomendó el trabajo de arriba. Giacone, más menudo, se arrastró como una lagartija dejándose arañar la cara por el piso. Era todo aquello verdaderamente dramático. Llovía torrencialmente, pero la operación fue realizada con claridad y limpieza. En el cambio de los caños

de escape, desde su origen hasta su terminación, se emplearon nueve minutos y ocho segundos. Fue así que el coche quedó penalizado en diez vueltas perdidas sobre las que efectivamente llevaba corridas. Lo gracioso aquí es el reglamento: yo diría que está entre gracioso y absurdo, aunque con todo respeto recordemos que el reglamento era igual para todos los concursantes. Que le haya tocado al Torino N° 3 es harina de otro costal. Si dejó perfectamente aclarado que el equipo argentino no hizo alarde de lujo, y, por el contrario, abordó la obligación de cambiar los caños de escape con abnegación, entiendo que ese cumplimiento se hizo siguiendo normas muy claras y estudiadas. En ningún momento se advirtió desorden, y sí la desconfianza natural que causa el no sentirse muy cómodo para realizar una operación bastante inesperada. Pasada la tarde me tonifiqué pensando que pierde el que se desalienta. Borré de mi repertorio la palabra fracaso. Por eso, aquel viernes 22 de agosto a las 21, cumplida mi cuota de 4.000 palabras diarias, por Telex, para el diario "La Razón", me sentí guerrero. Sobre todo cuando entré en el salón de las sillas rojas, que era en el que después de la media noche se permitiría comer algún bocado en el Sport Hotel Tribüne, en el Nürburgring. Allí fue donde encontré un puñado de argentinos, cabizbajos. Recuerdo las caras de Miguel Angel Barrau, Oscar Gañete Blasco, Adolfo Donati, el núcleo periodístico inseparable de Parga con Oneto; un poco más lejos Adolfo Imas y Eduardo Forte, y, en ese momento con absoluta sinceridad supuse, creí, que no estábamos derrotados. Y no lo estaríamos en cuando no quisiéramos caer vencidos. Porque ya había demostrado que el auto argentino que era capaz de soportar un esfuerzo como el de las 84 horas, que consiste en rodar ininterrumpidamente tres días y medio. Y al mismo tiempo, no solamente me aferré a la idea de que no íbamos aprender, que íbamos a estar en el lote de los que llegaban, que era igual a triunfar, sino que me dije más: "si hubiéramos contado con un automóvil más en la pista, nosotros no perdíamos las 84 horas de Nürburgring". Digo otro automóvil acompañando al N° 3 porque no se me escapa de la vista la forma un tanto ridícula en que los otros dos coches se han quedado. Uno por exceso de agua debajo de las ruedas y el otro por escasez de electricidad que le permitiera iluminarse en la noche. Por eso dije que de ninguna manera nosotros podíamos perder. Y no hemos perdido, al cumplir un papel honorable, sobre todo muy bien fundamentado sobre un grupo humano que demostró tener lo más grande que se puede pedir: Lealtad.

CAPÍTULO XXII

*Nürburgring, viernes 22 de agosto, en la
habitación del hotel, a las 22,30 hs.*

HIPNOSIS, FATIGA, VÉRTIGO

por el doctor LINO DE LAS HERAS

¿Cómo he podido desparramar tantas cosas en tan poco tiempo? Paseé la mirada por la habitación del hotel... ¡Qué lindo revoltijo...! Había dado instrucciones que... ¡por favor! al arreglar mi habitación, la mucama no tocara nada, no moviera nada de su lugar. Me dispuse a ordenarlo y ordenarme.

Anotaciones, planillas, registros, medicamentos. Ese habías sido mi mundo durante menos tiempo del que me parecía y constituía, además de una obligación aceptada con orgullo, una experiencia de profunda significación profesional.

Soy médico y mi especialidad es la medicina del deporte. La reflexión me hizo un poco de gracia, ya que, aún sin alejarme demasiado de mi función específica, pude haber pasado a los ojos de algún observador incauto como un ayudante de cocina o “gaucho” experto en asados.

El decir que “junto mis notas” puede ser una curiosa paradoja. La verdad es que las desparramo frente a mí. Quiero observar. Confrontar. Estoy seguro y, sin embargo, dudo. Mi función está en la ciencia, pero soy humano. Y son hombres en desgaste, en tensión, en el resultado de un trabajo, cuya exigencia psicofísica es

inmensa, los que me preocupan. Estamos en el umbral de la última noche de la Maratón de la Ruta. Es, también, la cuarta noche consecutiva en la que el sueño es un amigo esquivo o un imposible compañero en un trabajo que no lo admite. Es por eso que, aún estando seguro, dudo. Porque la responsabilidad es de todos. Y muy grande. Porque dentro de esa responsabilidad también está la mía.

Soy el médico de la Misión Argentina. Suena bien y sabe bien... ¡Dios mío... que salga bien!

Pienso que Bordeu, quien me propuso para ocupar este cargo, es el único ausente. Claro que soy amigo de todos y los conocía... ¡los he revisado tantas veces en el consultorio del ACA...! Sin embargo, de todos los amigos que me propusieron y aceptaron como uno más de ellos, esta noche esto más cerca del que está más lejos.

¡Qué lejos está el comienzo del viaje! ¡Qué lejos las revisiones previas, los primeros consejos, las normas iniciales. ¡Qué lejos el pánico de Eduardo Rodríguez Canedo! Fue mi primer enfermo. Lo atendí a bordo del Boeing 707 de Aerolíneas Argentinas. Puedo aseverar, como facultativo, que Canedo no tenía absolutamente ningún placer en volar... Tuve que medicarlo y los resultados saltaron a la vista en su retorno a la normalidad. El “Chino” volvió a regar de buen humor al grupo. Y cuando digo “grupo”, también quiero decir “unión”.

No desperdicié las horas de viaje. Logré iniciar el estudio psicológico de los muchachos, lo que dio base para otras consideraciones, además de la que antecede. Luego llegó el trabajo. Las dietas cumplieron su función. También los medicamentos. A estos los suspendí 5 días antes de iniciarse la prueba y tampoco mediqué durante las primeras 48 horas de carrera... ¡Lo que me costó trabajo fue entenderme con el doctor Schwartz...! Fue un honor conocer a ese prestigioso colega, también dedicado a la medicina del deporte. Su inquietud coincidía con la nuestra y se admiró de la previsión de nuestro equipo, actitud de la que desconocía precedentes. Me he dado cuenta de que, por algún minuto, he clavado la vista en la brasa del cigarrillo que reposa en el cenicero... ¿Cansancio? Quizá... ¿Preocupación? Seguro. La hipnosis es una enemiga. La fatiga es su aliada y, además, el vértigo puede hacerse presente en cualquier instante. Son mis tres enemigos. También los enemigos de mis muchachos. A 24 horas de la finalización de la carrera, suman un peso a los riesgos que aún debe afrontar la Misión Argentina.

Los ojos fijos en la ruta, en la noche, los haces de los faros como imanes, lo monocrorde del sonido que acompaña, la tensión que no decrece... ¡la hipnosis! Hay que evitarla, combatirla.

La fatiga, de hacerse presente, es su gran colaboradora. Pero los pilotos descansan... ¿cuánto descansan? Es difícil, para mí, saberlo. Retirarse a una habitación es una cosa, conciliar el sueño, otra bien distinta. Pero no he bajado la guardia. Podemos combatir la fatiga, y la enfrento con buenas armas.

Luego, el vértigo. Puede parecer mentira, pero una persona no sólo se mareo por enfermedad o por viajar en un barco, o por volar. Puede también marearse en un circuito, al competir en él. Nürburgring presenta mayor proporción de curvas hacia la derecha que hacia la izquierda. El sentido del equilibrio puede verse afectado, gradualmente, sin mostrar su peligro hasta que la evidencia es mutua.

Hipnosis. Fatiga. Vértigo. Proteínas desgrasadas, hidratos de carbono, cacao, vitaminas. Desfatigantes. Y entrenamiento. ¡Pocos se dan cuenta de la importancia del entrenamiento...! Pongo en orden mis papeles y, como si fuera un contador, hago mi balance de sumas y saldos. Creo poder estar tranquilo. Pero... ¿lo estoy? Me lleno los bolsillos de lo que me hará falta durante la última noche de carrera. Mi puesto estará en el lugar lógico: los boxes. Me abrigo y me dispongo a salir. Una ojeada final a la habitación. Cuando regrese a ella, todo podrá traducirse en un resultado. Siento que la fe crece. No debo tener dudas. Esta misión tiene grandes pilotos para un gran auto.

*En mi domicilio, durante la
noche del viernes al sábado 23 de agosto.*

¡QUÉ EXTRAORDINARIOS PILOTOS SON LOS ARGENTINOS!

por JAMES McCLOUD

—No hay ninguna duda, muchachos, que el Torino es un gran auto... ¡Y qué pilotos extraordinarios son los argentinos! Miren: yo creo que el TC ha tenido mucho que ver para lograr esta categoría de pilotos, capaces de andar en el Nürburgring igual o mejor que los especialistas europeos...

Me rodean mis hijos, en el living room de nuestro hogar, que entre la radio permanentemente encendida, las planillas de clasificación y los cálculos de pronósticos, se había convertido en algo así como una lejana pero nerviosa central de operaciones.

—Jimmy.. —le dije al más pequeño, que sólo tiene siete años— creo que es hora de ir a la cama.

Protestó más que siempre y esta vez cedí en un detalle. Le permití que se acostara en mi dormitorio, desde donde podía escuchar mejor la transmisión, en lugar de hacerlo en el suyo, más alejado.

Kimbell, Marcos y Kelly, mis otros tres hijos, estaban dispuestos a seguir en pie, a no perder ni una sola de las alternativas de la última noche de carrera. Aprovechando las vacaciones, ya que cursan sus estudios en los Estados Unidos —Kimbell en la Universidad de Stanford, y Marcos y Kelly en un instituto preparatorio para la Universidad— habían venido a Buenos Aires. Los tres son

muy entusiastas de las carreras de automóviles, pero Kimbell, que tiene un Torino en los Estados Unidos, estaba aún más excitado.

Nos preparamos para una larga vigilia. La verdad es que esta no sería la primera vez que una hazaña del Torino me tuviera en pie toda la noche. Y uno de los protagonistas de aquella primera demostración de virtudes estaba, ahora, en Nürburgring. Lo acababa de escuchar en sus impresiones de la carrera y recordé, de inmediato, aquella otra hazaña: la del “Chasqui Argentino”, cuando Miguel Angel Barrau y Arturo Castro Almeyra unieron Río Gallegos con San Salvador de Jujuy sin etapas, en menos de 36 horas, con ruta abierta. También esa vez me pasé en pie toda la noche... ¿Cómo no iba a hacerlo ahora, cuando el Torino estaba demostrando, frente a las mejores marcas del mundo, su clase internacional?

Recuerdo que cuando Fangio me vino a hablar y conversamos largo sobre la idea de la Misión Argentina yo pensé, en ese momento que Juan Manuel era como un moderno Don Quijote, que estaba buscando molinos de viento contra los que pelear. Pero a medida que se fue avanzando con la idea, en la que Fangio me invitó a participar, y analizamos las características del auto, los tiempos comparativos que conocíamos de otras marcas en ese circuito, y teniendo en cuenta que eran 84 horas de carrera, y la rigidez y la fuerza de los Torinos, entonces pensamos que teníamos una buena posibilidad en la Marathon de la Route.

—¡JIMMY...! Get back to bed... Desde la cama puedes escuchar perfectamente la radio... Oye, Kelly.. ¿a qué tiempo estamos del Mazda, del Nº 29...?

—A tres vueltas. Algo así como 42 minutos...

—Si el Torino mantiene este ritmo, lo vamos a alcanzar...

Podría haber asegurado que el motor no tendría ningún problema. No sabía bien hasta donde había llegado el trabajo que el ingeniero Leeper realizara en la fábrica, pero sí que la prueba de rutina de esos motores se hace a 5.500 rpm, durante 100 horas. Y ahora están girando en la mayor parte del circuito, según dijo Eduardo, entre 4.400 y 4.600 rpm.

—¿Quiénes conducen ese auto? —preguntó Marcos.

—Copello, Larry y Cacho Franco —le respondí—.

—¡Qué lástima los otros!

—¡Hey, Dad...! ¿What do you think que hubiera pasado si el auto de Eduardo no se le rompe el escape y los autos N° 1 y 2 no se van de pista?

—Bueno... —respondí a Kimbell— yo creo que... mirá, creo que... ¡hubiéramos terminado uno, dos y tres! Creo que sí. Sin importar el tiempo feo y la lluvia, que perjudica a los autos de mayor peso, como el Torino.

Avanzó la hora. Era ya algo así como la medianoche nos anunció que el Torino N° 3 entraba en la misma vuelta que el Mazda. De allí en adelante ya estuve seguro de que lo superaríamos y que, al menos finalizaríamos cuartos.

Marcos y Kelly comenzaron a hacer números y cálculos para ver si sería posible, ganar, también el tercer puesto.

—¡Si se deciden a buscarlo es posible!— nos informó Marcos. Yo pensé que la responsabilidad era muy grande para Fangio y para Berta, teniendo un solo auto en carrera. Pensé también qué hubiera hecho yo en esa eventualidad. ¿Hubiera ordenado “tirar” al Torino, ir a buscar al Triumph, o quizá...?

Y otra vez Jimmy, parado en la puerta, con sus ojos cargados de sueño y en pijama...

¡Qué chico éste! Además, es hincha del TC... Así se fue, en mi hogar, la última noche en que se disputaba la Marathon de la Route 1969. En familia, pegados a la radio, atendiendo cada novedad, calculando, seguros en nuestra esperanza.

Digo sólo una verdad al afirmar que muchas cosas pasaron por mi mente esa noche. Desde la primera carrera de TC, en San Pedro, en que nació el nombre del Torino a la fama, hasta los comentarios del hijo de Feisal, el rey de Arabia Saudita, cuando probó, en los Estados Unidos, el Torino de Kimbell. Así pasó la noche, y cuando la mañana fue la nueva compañera de nuestra vigilia, y contamos cada segundo de la última vuelta que Cacho Franco y el Torino N° 3 realizaron al circuito de Nürburgring, supimos, entonces, que —lo necesitara o no— el Torino ya tenía nivel internacional.

La campanilla del teléfono cubrió, en parte la emocionada voz de los relatores. Acabábamos de finalizar la carrera. Creo que fue Kimbell quien me alargó el tubo...

—For you, Dad...

—!Hello...!

—!Aló...! ¿Mister McCloud...?

—Si.. ¿quién es? Ohh.. Gracias... Muy amable Monsieur Lavaud... Igualmente.

CAPÍTULO XXIV

*En el circuito del Nürburgring, a las 12.48
horas del sábado 22 de agosto.*

Y ESE CIRCUITO FUE EL MÁS LARGO DE LAS 84 HORAS... ¡EL MÁS LARGO DEL MUNDO!

por OSCAR MAURICIO FRANCO

Había recibido la señal de “NAFTA”. Para mis adentros no pude menos que sonreírme de la previsión. Todos los cálculos previos otorgaban al auto autonomía suficiente como para finalizar la carrera. Sin embargo, la orden de boxes, la orden de Fangio y Berta fue “NAFTA”. Cubrirse. Nada debía quedar librado al azar, que no fuera el azar mismo. Pero, sin embargo, quizá debido a la natural excitación que marcaba la vecindad del fin de la competencia, cuando me acerqué a la zona de abastecimientos la encontré... ¡desierta ¡No había nadie...! Volví a reír, esta vez de adentro hacia fuera, y di otra vuelta al circuito al ritmo impuesto por la dirección del equipo. Esta vez, sí, al acercarme a reaprovisionamientos, me esperaban. Con Carlos Lobbosco intercambié algunas impresiones, las últimas antes de la finalización de la carrera. Cuando me reintegré al circuito lo hice velozmente, aunque dentro de la prudencia que las circunstancias aconsejaban. La intención era completar el circuito antes de que el reloj marcara las 13.00 horas; de esta forma, cruzando la raya antes de esa hora, tendría oportunidad de completar un giro más y así, llevar el Torino al galardón de haber sido el automóvil que más vueltas reales cumpliera durante las 84 horas.

Me fui controlando con mi reloj, al que previamente había sincronizado con la hora oficial de la competencia. Paseé el control, justo, a las 12.48 horas. Faltaban dos minutos. Comenzó, entonces, la que fuera la última vuelta del Torino N° 3 al circuito de Nürburgring. La inicié tranquilo. La primer parte del circuito, el que nosotros denominábamos “el circuito chico” y que es la que se anexa al habitual para esta carrera, la hice muy tranquilo.

Creo que la sensación del final, la noción de estar terminando la competencia necesitó de ese tiempo para filtrarse hasta mi ánimo. En cuanto ingresé al “circuito grande”, cuyo primer tramo pasa por detrás de los boxes y **no vi a nadie**, no vi gente y supe, entonces, que estaban todos aplaudiendo y festejando en la línea de llegada, fue que la pensadora se puso en funciones y el resto del circuito se transformó en el más largo de las 84 horas. En el más largo del mundo.

En ese Torino y en mí estaba depositada, en ese instante, toda una esperanza grande. Y yo, prácticamente, iba de regalo en ese auto. Ese no era mi puesto. Le correspondía, por derecho, a Juan Manuel Bordeu... Si yo... hace apenas 4 ó 5 años... ¡corría en kart y en Ford T! Y en ese momento tanta gente, allí y en nuestro país, estaba pendiente de ese auto. Y de mí. De esa última vuelta.

Me asaltaron mil pensamientos. Y pensé en mi Azul, en mi gente. Y en las quemaduras de Giaccone. Y en las noches sin dormir de algunos y en el esfuerzo de todos. Vi a mi esposa y a mis padres, y la cara manchada de grasa de Larry y los enrojecidos ojos de Copello.

Y entonces sentí que me ahogaba, que las ganas de reír fuerte, a carcajadas, hacían fuerza hacia fuera, en la garganta. Y con el dorso de la mano, entonces, enjuagué la primera lágrima.

Yo no siento vergüenza de haber lagrimeado como un chico. Es que... ¡nunca me lo hubiera podido imaginar” Estaba allí, terminando la carrera, mientras Fangio, Berta y Lobbosco, Zurita y Macagno y todos, aguardaban, mientras en mi país y en mi Azul estarían contando cada segundo, mientras el grupo de mecánicos estaba a punto de tocar el único premio a tanto desvelo, y yo estaba allí, terminando la carrera...

Y entonces se me hizo más difícil ver, aunque el día estaba claro. Y el recuerdo de Jorge Cupeiro y de Luis Di Palma se sumó a la sensación de no estar solo, en ese auto, que se desplazaba casi lentamente por el circuito. Y vi las figuras de los planilleros dobladas sobre improvisadas tarimas, controlando, contando, avisando.

Y las de los mecánicos en las largas guardias, y las de los periodistas en la sala de telex y en las cabinas de transmisión, y las de los compatriotas que llegaban de aquí y de allá, de toda Europa, para sumar su presencia a la nuestra, para integrarse a la modestia de un intento y al orgullo de ser símbolo.

Era la última curva, a la derecha, la que da a la recta principal.

Y entonces fue como si todos, todos los integrantes de la Misión Argentina me hablaran, allí, en ese momento. Y escuché a mi propia voz...

—¿Porqué...? ¿No tengo yo el derecho a llorar...?

Y entonces lloré y reí. Me tragó un embudo de gente y vi cintas argentinas caer sobre el auto y a Adolfo Donati repartir escarapelas, y brazos en alto y saltos de júbilo. Y me pareció imposible que ese **banderazo** me hubiera caído a mí... ¡Nunca lo hubiera podido imaginar...! Y ví a Fango ser llevado en andas, y luego a Berta, y debí proseguir la marcha. No pude ver más. El parque cerrado era inflexible y allí, en el recinto donde el idioma me incomunicaba, tuve que soportar toda esa alegría solo.

El vencedor me estrechó la mano y el dolor pareció correr su propia carrera. Las quemaduras que me produjera el escape me hicieron volver a pensar.

¡Si no hubiera sido por ...! Di toda la vuelta alrededor del auto. Es curioso. No he corrido una infinidad de carreras, pero sí algunas, y nunca me sucedió algo igual. El auto. Era como un amigo. Un compañero más. Alguien con quien compartí muchas horas, que hacía su trabajo y lo hacía bien, con ganas, como si él también estuviera orgulloso de ser embajada. Y entonces me dí cuenta que no era la primera vez que le hablaba. Sí, le había hablado al Torino N° 3 como si fuera una persona y me entendiera. No una, sino muchas veces. Le había pedido, conversado, rogado y exigido. Fue así que lo palmoteé en un guardabarro, como para llamarle la atención, mientras le dije, a media voz...

—¿Viste...? ¿Viste lo que hicimos? Y esto no es nada. Más vale que te vayas preparando... Creémelo... ¡Vas a ver el año que viene...!

Después recibí el abrazo grande de Juan Manuel Fangio. Y cuando volví a quedar solo, busqué en mí la forma de llenar la necesidad de dar las gracias. No sé. Quizá sea ésta la forma. Decir públicamente, a todos, que no siento vergüenza de haber lagrimeado como un chico.

CAPÍTULO XXV

*En Alemania, el sábado 23 de agosto
en horas de la tarde.*

Y HABÍAN DICHO... “CON ESOS MONSTRUOS... ¡QUÉ PRETENDEN HACER AQUÍ?”

por TIBOR TELEKI

Se había decidido que Larry y Cacho Franco llevaran el auto hasta Lieja. No quise separarme de ellos hasta el mismo momento en que partieron y, en verdad, hubiera querido seguirlos, tal como lo hicieron 2 autos más. Uno de ellos llevaban a Pepe Diez y Giacone, por cualquier eventualidad que se pudiera presentar, y el otro... bueno... ¡el otro se perdió, al equivocarse de camino, y apareció en Aachen! No niego que haya sido agradable el demorarme un poco, ya que tuve oportunidad de presentar a la gente que concurrió al asado que preparó, como buen experto que es, el gordo Casarín. Además, en un aparte, pude comenzar a palpar qué significaba lo realizado por la Misión Argentina y por el Torino. Dos periodistas, uno inglés y otro español, virtualmente me secuestraron y, antes que pudiera darme cuenta, estaba respondiendo a un hábil cuestionario en el interior de un Volkswagen. Fue un buen interrogante el que me plantearon... “¿Por qué, después de 11 años de ausencia, la Argentina se ha decidido a volver al plano internacional...?” El nudo de la inquietud periodística se había prolongado más allá de las características de los autos y de la clasificación lograda. Recuerdo que les respondí con una gran sinceridad, con la misma que ahora inspira estas líneas...

“Creo —les dije— que ha sido, primero, una cuestión de oportunidad. Luego, que Fangio se decidió a hacerlo, siendo esto más importante que lo que muchos cree, y además —aquí salió a la luz un legítimo orgullo familiar—, porque hasta el nacimiento de este automóvil, no había auto argentino que pudiera participar”.

Con el B.M.W. que gentilmente no cediera la fábrica, y disfrutando de una alegría interior que no podía ocultar, finalizadas estas entrevistas, me dirigí a Lieja. Di alcance a los muchachos en Eupen. De allí seguimos juntos, en una pequeña y jubilosa caravana.

Luego llegó la recepción formal, en el Chaud-fontaine. Los aplausos, los vítores, las flores y unos besitos que dos chicas belgas, muy monas, obsequiaron a Larry y a Cacho. La caravana se integró con aquellos participantes que habían finalizado la prueba y proseguimos viajando a Lieja, donde estacionamos los autos frente al Royal Motor Union. Apenas había tenido tiempo de impactarme la diferencia entre los 19 autos presentes y los 79 que inscribieron su nombre en la Marathon de la Route, cuando una voz, desde la escalinata de acceso al Club, preguntó...

—¿Usted es el señor Teleki...? ¿Quién es el señor Teleki?

—Yo soy... —respondí— dirigiéndome a quien me llamaba.

—Señor Teleki, urgente, lo buscan por telex... Creo que me largué a reír... Resulta que, desde el comienzo de la carrera y también desde mucho antes, pero en menor escala, yo me pasaba gran parte del día en la sala de telex del Sport Hotel Tribune...

Fue en la sede del Club donde, realmente, percibí que nuestra clasificación tenía real dimensión de éxito. No sólo por los periodistas, sino directivos de esa institución, y de otras, inquirían, felicitaban, mostraban su curiosidad por el auto, por sus índices de venta, por la calidad de nuestros pilotos, por **la sensación** que fuera el arreglo de “la Banana”, por los notables recursos de nuestros mecánicos y por lo que ellos denominaban “el regreso”. Sí, el regreso de Juan Manuel Fangio.

Me vi, entonces, al comienzo de una tarea que ahora finalizaba, dialogando con Fangio sobre la necesidad de que una persona que tomara a su cargo las relaciones públicas de la misión...

—“Mirá, hermano, cada uno de nosotros tiene que dedicarse a lo suyo. Los mecánicos, los pilotos, yo, Lobbosco, Berta, todos tenemos cosas que hacer y hay otras cosas, muy importantes, que también deben ser atendidas”.

Y de aquella conversación nació un ritmo de trabajo de 16 o más horas diarias, que se desplegaba en una esfera increíblemente vasta. Desde establecer contactos con la Embajada Argentina y las autoridades de la prueba, hasta conseguir la tintorería que lavara las camisas de los muchachos...

Llamadas telefónicas en las que, la más de las veces, no se sabía en qué idioma responderían del otro lado de la línea, entrevistas den todo nivel, solución de problemas graves y nimios, contactos con Bosch, Griling, Dunlop. Los hoteles, los medios de información y, en otro nivel, los muchachos nuestros, que aunque algunos hablaran inglés o italiano y se hubieran podido entender, recurrían a mí. Como yo hablaba alemán... Lo curioso de esta experiencia fue que me preocupé por llegar a Alemania antes que Fangio, para tratar de solucionar todo aquello que estuviera a mi alcance. Y resultó que Fangio, aún estando ausente, me ayudó a mí. La sola mención de su nombre, el actuar en su representación, es una llave maestra que abre y abre puertas. No había sospechado, siquiera, este hecho, que trasciende a otros niveles. La conciencia del nombre de Fangio, en Europa, va de generación en generación. Es como una leyenda.

Recuerdo que una tarde debíamos encontrar un frigorífico, para almacenar los 1.500 kg. de carne que nos enviaría CAP. Fuimos, con Juan Manuel, a una carnicería, para tratar de averiguar los dónde y los cómo de la solución a nuestro problema. Entramos al local y... —¡Herr Fangio...! —exclamó, lleno de sorpresa, el dependiente que estaba detrás del mostrador.

¿Hace falta decirlo? La solución la encontró la magia de este nombre.

Esta vez. Y otra vez. Y muchas veces. Su ayuda fue valiosísima. Con su presencia, con su sonrisa, por haber estrechado una mano o firmado un autógrafo. Y con la magia de su nombre. Y con su fe. Su fe en la empresa que represento, en los Torino, y en la maravillosa idea que él mismo bautizó con el nombre de Misión Argentina.

CAPÍTULO XXVI

En Buenos Aires, agosto 23 de 1969

“NO SÓLO HAY GAUCHOS Y PAMPAS”

por YVON LAVAUD

Fue en 1968 cuando, por primera vez, Juan Manuel Fangio me habló sobre este proyecto. Nosotros sabíamos de las bondades, de las virtudes del Torino, y conocíamos la opinión que este automóvil había merecido —de expertos— en Europa, donde lo enviamos para su evaluación. Allí se lo consideró un “fuera de serie”, no comparable con un auto de gran producción, sinó más bien un producto de categoría especial.

En una palabra: en Europa lo valoraron mucho. Por lo general más que en éste, su país de origen.

No por nada yo tuve, desde un principio, mucha fe en el Torino. Sucede que es un automóvil bien nacido. La idoneidad de los ingenieros capaces de haberlo hecho (y bien) estaba demostrada. Tuve, además, el respaldo de la gente de Ingeniería de Productos de Renault-Francia, que vino aquí, lo desarmó en su totalidad, lo estudió pieza por pieza, y quedó absolutamente conforme.

Pero... ¿qué podíamos hacer para demostrar que ese automóvil era, realmente, de nivel internacional? Pensamos en elegir una prueba que resultara en una comprobación fehaciente... Ir a correr a cualquier circuito... o en cualquier competencia no era, por cierto, el objetivo. En este sentido dimos comienzo a conversaciones con algunos amigos y, sobre todo, con Juan Manuel Fangio. Y fue

precisamente Fangio quien, un día, nos expuso su idea de que la Marathon de la Route era la prueba que buscábamos.

A primera vista me pareció algo muy importante. Algo quizá un poquito atrevido por la duración de la competencia, por las enormes dificultades del circuito, y por lo sumamente difícil y estricto del reglamento de esa prueba, que lleva toda la exigencia tradicional de la muy famosa Lieja-Sofía-Lieja.

Pero la verdad es que no teníamos, salvo la apreciación de Fangio, datos que nos posibilitaran evaluar la posible performance del Torino. Nunca un Torino había rodado en Nürburgring, ni tampoco ningún piloto argentino lo había hecho en un auto similar. Teníamos, sí, la apreciación de Fangio sobre el Torino y sobre Nürburgring. Esa fue, entonces, nuestra base. Resultó de esta forma que la idea, desde un principio considerada aceptable, no fue puesta en práctica ese año, 1968, por la sencilla razón de que quisimos saber un poco más sobre todas las exigencias del proceso. Partieron —entonces— para Europa, Fangio, Berta y Lobbosco, para interiorizarse de lo que significaban, en la práctica, los detalles del reglamento.

Así fue que examinaron con ojo crítico el circuito y lo recorrieron con un auto de serie. De ese viaje, surgió la conclusión, reiterada por Fangio, de que los Torino podrían comportarse muy bien en ese escenario y en esa carrera. Seguimos adelante, conversando sobre la idea, analizándola, y finalmente Fangio presentó su proyecto, al que denominó Misión Argentina.

Gustó a todos. La fábrica, entonces, se hizo cargo de la preparación de los tres autos, con sus repuestos, y los entregó a la Misión Argentina con el fin específico de competir en las 84 horas de Nürburgring.

Pero la verdad es que, en un principio, estábamos muy lejos de tener como objetivo ir a ganar la carrera. Puede ser, pienso ahora, que íntimamente Juan Manuel lo haya supuesto. Pero en lo que hace a nosotros, no conocíamos el circuito, no disponíamos de datos seguros acerca de la competencia que deberíamos enfrentar...

Nuestro enfoque fue, entonces, el de una prudente modestia: ir a hacer la prueba, comparar nuestros autos con los demás, con aquellos producidos por países de una gran tradición como fabricantes de automóviles, con margas de bien ganada fama, y ver el nivel en que nuestros pilotos podían medirse con

volantes europeos, especialistas en este circuito y también en este tipo de competencias.

Pensamos en la Misión Argentina como si fuera una especie de embajada. Por primera vez los argentinos salían de su país, integrando un equipo totalmente argentino, y eso —a nuestro juicio— era uno de los hechos más significativos de la Misión.

La consigna era ésa. Demostrar cómo somos y qué fabricamos. Y andar. Andar lo mejor posible... ¡Y cómo anduvimos! Tanto que, en un momento dado, todas las probabilidades para pronosticar los ganadores de la carrera apuntaban a los Torino.

Algunas pequeñas dificultades, alguno que otro problema de escasa importancia (adquirida sólo en función del severísimo reglamento de la prueba) nos quitaron un triunfo muy posible. Pero no es menos cierto que logramos demostrar, mediante esta embajada de directivos, técnicos, pilotos, mecánicos y automóviles, que en la Argentina, como bien se ha dicho, “no sólo hay gauchos y pampas”.

Logramos, también, demostrar seriedad, orden y organización. Es decir: lo que se llama un equipo. Y éste —considero yo— además de uno de los factores preponderantes del éxito, fue un éxito en sí mismo, ya que quedó palpablemente demostrado que los argentinos son hombres bien organizados como los que más. Quizá —no quiero pecar de exagerado, pero lo pienso así— quizá, también, los que demostraron la mejor capacidad para trabajar ordenada y serenamente. Esto fue para nosotros de una enorme satisfacción, por cierto muy comprensible, ya que vino a corroborar la fe y la confianza que habíamos depositado en ese grupo.

Y ahora quiero hacer justicia. Cuando gente de Renault llegó a la Argentina procedente de Francia, de Italia, de Bélgica, de España, y de otros países del mundo, y se afincaron aquí, estaban acostumbrados a los autos de la marca francesa. Pero fue notable ver cómo, a los muy pocos días, se tomaban a pecho el Torino. Lo han querido, lo han transformado en “cosa propia”, simplemente porque lo han manejado. Porque lo han disfrutado y también porque han colaborado en su fabricación.

Recordemos que el Torino fue para nosotros, cuando llegamos a la Argentina, una herencia. Pero una herencia de gran significado, de gran trascendencia. Por eso quiero rendir, en estas líneas, homenaje a los hombres que lo han creado, a quien fuera el impulsor y el ejecutor de la idea de su fabricación en el país, el señor

James F. McCloud, al tiempo que no podría separar de “la aventura” del Torino a otro gran hombre argentino, que es el de Fangio. El también tuvo que ver, con su experiencia y su consejo, en el nacimiento de este gran auto argentino.

Este automóvil que hoy nos enorgullece. A todos.

EPÍLOGO

—...se ruega tener a bien ajustarse los cinturones de seguridad y no fumar.
Gracias....

Así lo hice. Maquinalmente. Sin respetar al pedido de mantener el respaldo del asiento derecho, como si fuera un chico de colegio que se complace en hacer lo prohibido, recliné el mío un par de centímetros. Alcanzó para alivianar la tensión en los músculos de la espalda. Entorné los ojos mientras el zumbido de las turbinas se convertía en un rugido que, en el exterior del Boeing 707, debería ser ensordecedor. Carreteamos por la pista del aeródromo de Zurich. Pensé en sacarme los zapatos y decidí en contra. Los pies se hinchan al volar a más de 10.000 metros de altura y es muy incómodo del tratar de calzarlos nuevamente. Como concesión, aflojé los cordones.

Como si los párpados fueran persianas los bajé, con fuerza, decidido a evitar que el cansancio acumulado se perdiera, distraído en la siempre nueva y atrayente maniobra del decolaje.

El rumor fue ensordecedor. Miles de caballos de fuerza llenaron el espacio y ganaron el infinito donde el sonido, en el impensado museo de la historia sonora del hombre, atesora integrantes de una concebible galaxia de memorias y de ondas.

¿Quizá? Quizá tengamos la posibilidad de demostrar lo que valemos. No importa cuánto. Lo que valemos. Lo que hemos logrado ser. Y hacer.

—¿Este auto se fabrica en la Argentina?

—Nosotros hemos venido aquí a aprender...

El rumor fue ensordecedor. Y la claridad de cientos de faros horadó la noche e hizo cierto el día argentino. Estábamos compitiendo. ¿Era bastante?

—Bastante hemos hecho— dijo Miguel Angel Merlo, con su dura, incisiva. Si les hubieran dicho, en Buenos Aires, que puntearíamos la carrera, no sólo durante horas, sino durante días, y que, además, faltando lo que falta, estaríamos terceros... ¿no hubieran saltado de contentos? Y entonces... ¿a qué viene esas caras largas...?

La carrera es larga y dura. ¡No importa que el Ford Capri se nos venga encima! Si quiere agarrar la punta... ¡que lo haga! ¡Que nadie gire en menos de 14 minutos...! Fangio le dio personalidad a la misión. Lo dijo Cupeiro. Y nos puso en vereda, acotó Franco. Sin él hubiera sido casi un imposible, afirmó Perkins.

Y lo veo, avanzada la madrugada, como si pretendiera, con sólo la fuerza de su voluntad, otorgar al día las horas que el trabajo precisa, a los mecánicos la fuerza, a los pilotos la prudencia, a los directivos optimismo y a todos, aliento. De pie, apoyado en la pared de un garaje, declamando sin palabras su confianza, ejerciendo sin gritos su firmeza; de pie, en los boxes, en la zona no penalizable, en la recta trasera, en un lado y en otro. Con los comisarios, con los directivos. Con los diplomáticos, con los mecánicos. Con unos y con todos. Con nosotros. Con la Misión Argentina.

Y lo veo bajar las escaleras que conducen al inundado túnel que cruza por debajo de la pista. Está solo. Lo llamo. No con la palabra que hace que todos los rostros, de inmediato, se den vuelta. Lo he llamado, simplemente, Juan.

Quizá porque desde antes y también entonces, al igual que ahora, lo siento cerca. Muy cerca. Es posible que yo haya comprendido que existe un tipo de generosidad que se mide con otra dimensión y que en esa dimensión todo adquiere una tonalidad y un valor distinto. Y entonces yo lo llamo, simplemente, Juan. Y él me entiende. Estoy seguro. Y me deja.

—“Argentinien wagen...” — grita un señor alemán que ahora sabe lo que hemos logrado ser y hacer. Y me doy cuenta que a un costado del puente de Adenau, forrados en cuero y lana, como si fueran imágenes turísticas calcadas de una tarjeta postal tirolesa, un grupo de alemanes habla de la industria argentina.

Y pistones y bielas y cojinetes y aros y pernos. Y engranajes y válvulas y ejes y bujes. Y el canto del escape inconfundible, rubricando la eficiencia. Y alternativos y rotativos, los movimientos se suceden con la perfección de lo matemático.

Y el martinete cae sobre la pieza al rojo vivo, acunada en la matriz, y los golpes los aguanta una y otra, como hijo y madre que resisten juntos los embates de la vida, mientras uno se moldea y la otra se desgasta. Y nuestro suelo y nuestra técnica y nuestros hombres lo concretaron. Y está a allí, en la pista, ahora primero, conducido también por argentinos, mientras desvanece acomplejadas premoniciones al tiempo que —sin insolencias, pero con prestancia— el canto del escape inconfundible, sigue poniendo punto en boca a los agoreros del fracaso.

Veo la cara ampollada de Giacone y lágrimas de hombre rodar por las mejillas de Cacho Franco. Comparto los nervios de Lobbosco y me sumo a las primeras arrugas que he visto en la cara de Oreste Berta. "No hagan ruido... Gastón duerme". Y el telex teclea teclea y teclea. El palco grita su entusiasmo frente al micrófono y García Veiga no siente los dedos crispados de su propia mano derecha, que atenacean su garganta, mientras los minutos se desplomaron sobre nosotros, sobre nosotros, sobre nosotros.

Y veo las cintas argentinas y escucho la música, los aplausos y los vítores.

—Nosotros hemos venido aquí a aprender...

—¿El Torino se fabrica en la Argentina?

—...Hacia el aeropuerto internacional de Barajas. Se ruega a los señores pasajeros tengan a bien ajustarse los cinturones de seguridad y no fumar. Gracias...

El aeropuerto bulle de gente. Compro unos diarios. Cuando voy a pagar, al buscar el cambio en el bolsillo, el prendedor de una pequeña placa de identificación me lastima el dedo pulgar. La acción de arrojar lejos al culpable la quiebra un pensamiento. Con un guiño de complicidad, el colega López Castagnous me imita y ahora, mientras tratamos sin éxito de permanecer serios, ambos lucimos en la solapa izquierda del saco, la leyenda "Misión Argentina".

—¿Misión Argentina?— Inquirió el empleado de Inmigración en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

Le respondí con las mismas palabras con las que quiero cerrar éste, que es el epílogo de tiempos pasados y prólogo de tiempos que llegan.

En justicia y renovada esperanza.

—Misión cumplida.

MIGUEL ANGEL BARRAU

APÉNDICE

de diarios y revistas argentinos, al culminar la “Marathon de la Route”

La ronda continuó. Se presentaron nuevos problemas, algunos, como el de las pastillas de frenos o el cambio de neumáticos, previstos a la hora de estructurar el plan de trabajo. Otros, como la deficiencia de un caño de escape, inopinados. En la emergencia, retemplados los ánimos, el auto continuó su marcha. Perdió terreno, pero así y todo, cuando la fatigosa y exasperante Marathon de la Ruta está a punto de concluir, mientras la última noche nos sorprende en este circuito de Eifel, nos hacemos una pregunta, que acaso sea una respuesta: ¿Cuánto se ganó desde que éste objetivo de humildad y de fe se puso en marcha?

de

LA NACIÓN

en su edición del día

23/8/69, por Alfredo Parga,

enviado especial a Alemania.

Fangio fue a su requerimiento en lugar de hombre común y mortal, pero en el frenesí desatado en medio de la espléndida fraternidad espontánea de personas envidiablemente hermanas de un hecho útil como éste; la realidad era un sola: somos capaces de cosas grandes si nos ponemos entre todos, entre todos. Sin remisos ni expulsados. Todos han de servir, por inteligentes, por aguantadores, por fervorosos. Cuando Fangio abrazó a Cacho Franco y Franco lloró sin rubor ni cálculo, Fangio miró para otra parte. Pero en la clara pupila campeona había un titilar líquido que algunos creen que fue una lágrima.

de
LA RAZÓN
en su edición del 24/8/69
por Miguel Angel Merlo,
enviado especial a Alemania.

Nürburgring, 23 (UP) — La multitud estalló prácticamente en aplausos entusiasmados cuando Oscar Mauricio Franco entró en la recta que da a los boxes y la línea de llegada con el Torino 4 litros, anotado por la escudería Argentina, culminando su brillante actuación en la Maratón de la Ruta. Fue la ovación más calurosa y estruendosa recibida por cualquiera de los competidores, y estuvo reservada para el coche más grande que se hubiera anotado en la carrera. En el box argentino, mecánico, pilotos y periodistas que acompañaron al equipo saltaban y bailaban de alegría.

de
LA PRENSA
en su edición del día
24/8/69, por Stanley Parker.

La Directora de CLARIN, señora Ernestina Laura Herrera de Noble, envió a Juan Manuel Fangio, director de la Misión Argentina, el siguiente mensaje:
“La misión posible” fue slogan de CLARIN desde el mismo momento que partieron hacia Nürburgring. Nuestra fe y nuestro apoyo han sido justificados con el esfuerzo y la capacidad auténticamente argentinos que ustedes han demostrado. Reciban calurosas felicitaciones y la seguridad de que vuestro triunfo “no necesita bandera a cuadros”.

Sra. Ernestina Laura Herrera de Noble,
Directora de
CLARIN.

EL VALOR DE LA HAZAÑA. Quizás esa no sea la palabra exacta. Me cuesta trabajo encontrarla. Me cuesta trabajo definirla. Pero esto alcanza a ser más que eso... Porque ésta empresa, ésta “Misión Argentina” que nació de la inspiración y las ganas de hacer de dos señores que se llaman Juan Manuel Fangio y Oreste Berta, que llegó a Alemania con el fundamental objetivo de aprender, que nos hizo temer en algún momento por el éxito final, llegó a un resultado que seguramente nadie esperaba. Quizá porque los argentinos tenemos la mala costumbre de creer demasiado poco en nosotros mismos...

de la revista
EL GRAFICO
en su edición del 26/8/69
por Alfredo Imas,
enviado especial a Alemania.

...Y si bien es cierto que antes de partir, la Misión encontró un eco alentador en todas las puertas que golpeó, porque tanto los hombres de gobierno como los empresarios y los industriales de todas las ramas la apoyaron moral y económicamente sin pensar que el triunfo beneficiaría a una sola firma en particular (EL GRÁFICO fue uno de los primeros en integrar ese ejército de “creyentes”), encuentra —inmediatamente después de la hazaña— que no sólo se ha ampliado su crédito, sino que el triunfo —de orden nacional— tuvo la virtud de congregarnos a todos los argentinos en un solo sentimiento de admiración que no conoce distinciones ni intereses particulares o comerciales.

de la revista
EL GRAFICO
en su edición del 26/8/69
por Carlos Fontanarrosa,
Director Editorial.

El que quedó, el Torino N° 3, fue el auto más veloz de la Marathon y pudo haber seguido en carrera muchas horas más. ¿Qué otra cosa puede pedírsele a un auto y a un equipo de corredores? Sería arriesgado olvidar que el objetivo inicial de la Misión Argentina fue el “aprender” y casi se gana la carrera. Además, en una competencia de este tipo, abandonar no es una eventualidad: la eventualidad es llegar.

... Pero, pasado el acontecimiento de Nürburgring, momento inaugural de una nueva zona de la competición para los equipos argentinos (hombres y máquinas), el futuro se presenta expectante. Puede suceder que cualquier desconocido se largue a correr en pistas europeas con autos que a lo mejor tiene una decena de carreras encima y carecen de la preparación necesaria. Los fracasos posibles en este tipo de empresas no pueden, sin embargo, retrotraer a la etapa anterior a Nürburgring. Sobre todo, luego de la impecable preparación y el criterioso enfoque demostrado por la reciente Misión Argentina.

Luego de lo demostrado, una imagen nueva y otra bastante vetusta se convertirán en indudable atractivo para cualquier organizador internacional de carreras de autos-turismo: la de incorporar a los avasalladores Torino, una nueva marca que, para sorpresa de muchos, viene de las lejanas tierras de América del Sur, presumiblemente habitadas —para esa segunda imagen— por los habitantes siesteros a los que los monos presurosos les obsequian cocos desde típicos arbustos.

de la revista

ANALISIS

en su edición del 2/9/69.

El Sport Hotel Tribune volvía a quedar vacío, y en el circuito rodaban los “tuercas” que durante días se conformaron con mirar desde el ángulo predilecto. La lluvia había vuelto a caer con fuerza. La torre del castillo no se veía. Las últimas instalaciones de los boxes, ya vacíos, estaban desmanteladas. Las valijas del centenar de argentinos listas para el regreso, algunas. Con otros destinos, muchos de ellos. Unos a Francia, otros a Italia, Londres... Con cierta tristeza los recientes

amigos de Nürburgring le levantaban el brazo para la despedida del centenar de argentinos que los enloquecieron durante un mes. Las camareras, las mucamas, las telefonistas, los guardianes, los porteros, los tranquilos habitantes del anillo de Nürburgring. Las manos se agitaban entre la bruma de la lluvia, mientras todo Nürburgring comenzaba a memorizar para siempre, con su difícil español, Fangio, Berta, Franco, Perkins, Copello, Larreta, Montero, Galbato, Di Palma, Fangio Junior, Canedo, García Veiga, Ruata, Teleki, Lobbosco, Sojit, argentinos, Torino, Argentina, Argentina, Argentina...

de la revista

GENTE

en su edición del

*2/9/69, por **Samuel Gelblung**,
enviado especial a Alemania.*

84 horas de vigilia, de angustias, de alegrías, de sorpresas y hasta de lágrimas, han quedado atrás. Aunque lo que hemos visto en estos 3 días infernales, no es sino el producto de una larga planificación. Fueron estas últimas horas las que en estos momentos llenan nuestros ojos y nuestra emoción, cuando en el primer balance podemos comprobar que nuestra industria automotriz, por obra y gracia de lo realizado por la Misión Argentina en esta “Maratón de la Ruta”, vino a demostrar en toda Europa la madurez de la técnica automotor.

del diario

CRONICA

en su edición del

*sábado 23/8/69, por **Víctor Navas Prieto**,
enviado especial a Alemania.*

La Misión Argentina cumplió su cometido. Mucho antes de que terminaran las 84 Horas de Nürburgring. Con haber ido bien organizados, con haber presentado tres autos en la línea de partida con los colores argentinos y apoyados por un grupo de

gente disciplinada y capaz, ya estaba cumplida la misión. Sin embargo hicieron más que eso, al destacarse también en el nivel deportivo. Esto no lo esperaba nadie. Por lo menos en esa medida. Sin embargo, se hizo. Habrá habido errores. Inclusive de cierta importancia. Pero todo está dentro de posible cuando se va a competir a Europa con autos bien diseñados, contruidos y preparados en el país y sin ninguna experiencia. Y faltos de experiencia, no sólo en el plano técnico, son en el de formar equipos con hombres que durante todas sus vidas corrieron en forma absolutamente individual. Sin embargo, los problemas fueron menores. El comportamiento humano fue notable, como corresponde a gente de bien. Dejaron, además de la impresión de ser grandes pilotos, grandes mecánicos, la seguridad de que en la Argentina se vive en un nivel elevado. No somos subdesarrollados y no merecemos que se abusen de nuestra hospitalidad como alguna vez antes, cuando venían a correr aquí el Gran Premio Internacional de Turismo. Porque somos tan capaces como ellos y, además, porque no subestimamos a nadie. Respetamos a todo el mundo. Sólo queremos compartir un lugar entre los países más adelantados del mundo, porque lo somos. Porque lo demostramos cada vez que trabajamos con sencillez, en silencio y con humildad.

Ese es el automovilismo que queremos. El trascendente. El importante. El que somos capaces de hacer. Ahora, a mirar confiados para adelante. A superar lo intrascendente. Esta Misión Argentina abrió camino para el futuro. No dejemos que se vuelva a cerrar.

de la revista

COMPETICION

en su edición del 26 de agosto de 1969.

Mientras esperábamos que no sirvieran la cena, mostré a Fangio algunos artículos de las revistas británicas. Creo que su satisfacción era mayor que cuando hace muchos años los cronistas del Viejo Mundo alababan sus magistrales demostraciones.

“¿Viste cómo lo conseguimos? Ya estamos en boca de ellos y lo más importante es que no hay ninguna crítica, y vos sabés que los periodistas europeos son lapidarios en ese sentido. Y ya vas a ver cómo van a hablar cuando termine la

temporada. Cada vez veo más factible que en el 71 el Gran Premio de la Argentina vuelva a tener puntaje para el mundial.”

... Fangio había salido de la Argentina dos meses antes, con una enorme responsabilidad. Su misión estaba cumplida, y ni aún los más optimistas llegaron a creer jamás que lograría un éxito tan resonante. El “quíntuple” estaba de vuelta y, como siempre, con la frente bien alta.

... Y los habitantes de Buenos Aires volvieron a presenciar un espectáculo del que hacía más de diez años se veían privados: el paseo triunfal del hombre que en más oportunidades ha hecho que el mundo hable de Argentina.

de

AUTOMUNDO

Edición del 30/9/69,

por Rodolfo Villanueva, enviado

especial al Viejo Mundo.

En los últimos años de la década del '20, un argentino —Luis Angel Firpo— puso el nombre de nuestro país en boca de todo el mundo, al sacar a Jack Dempsey fuera del ring. Fue el primer “Toro Salvaje de las Pampas”. Hoy, dentro del “ring”, un segundo “Toro” —esta vez un 380 W— sin lograr una victoria rotunda, a pesar de ser quien más vueltas dio en la pista de Nürburgring, lleva nuevamente la imagen argentina al resto del mundo, demostrando la calidad de nuestras máquinas y pilotos ante una Europa automovilística muy asombrada e incrédula.

de
PARABRISAS CORSA,
Edición del 26/8/69,
por Carlos Figueras,
enviado especial a Alemania.

...Hemos alcanzado un verdadero triunfo —es cierto— pero recién estamos en el comienzo. Si queremos estar y permanecer “ahí”, con la “creme international” tenemos que empezar a trabajar y a movernos en serio, sin darnos tregua. La Misión Argentina de 1969 fue algo realmente positivo y como argentinos nos sentimos orgullosos de lo realizado. La consigna, ahora, es: ¡No dormirse sobre los laureles!

de
PARABRISAS CORSA,
edición del 26/8/69,
por Guillermo Mártire, Director.